



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 16 febbraio 2021



Prime Pagine

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

Primo Piano

15/02/2021	Informazioni Marittime	25
<hr/>		
15/02/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i> 26
<hr/>		
15/02/2021	adriaeco.eu	27
<hr/>		

15/02/2021	lacivettadicivitavecchia.it		28
'Un tecnico di altissimo livello'			
15/02/2021	Ship Mag		29
Tempo scaduto per il ricorso del governo contro l'UE. Ora il futuro dei porti italiani è nelle mani delle AdSp			

Trieste

16/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 48	<i>GIANNI FAVARATO</i>	30
«Concorrenza sleale del porto di Trieste»				
15/02/2021	Shipping Italy			31
Il porto di Trieste distorce la concorrenza nel traffico ro-ro con la Turchia: D'Agostino chiamato a rispondere (come Ram)				
15/02/2021	Shipping Italy			33
Trieste, ro-ro e concorrenza distorta: D'Agostino risponde a Istop Spamat				

Venezia

16/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	34
Jack-up e Cavalletta, 80 milioni fermi Mose, c'è il nodo della manutenzione				
16/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	<i>A.V.</i>	35
Cerniere corrose Vanno sostituite Ma la gara è ferma				
16/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 48	<i>A.V.</i>	36
Canale petroli battaglia per la Via «L' erosione non è causa sua»				

Savona, Vado

16/02/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 37		37
Cantiere sulla passeggiata presto bar e sala ricreativa				
15/02/2021	larepubblica.it (Genova)		<i>Michela Bompani</i>	38
Vaccino, da stasera è possibile prenotarlo in Liguria				
15/02/2021	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	40
Al Palacrociera di Savona il Silver Vaccine Day'				

Genova, Voltri

16/02/2021	Il Secolo XIX	Pagina 13	<i>ALBERTO QUARATI</i>	41
Quattro big su Perini È iniziata la sfida per gli yacht a vela				
16/02/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 10		42
Porti e navi, ecocarburanti e impianti green in banchina per la transizione ecologica				
15/02/2021	larepubblica.it (Genova)			44
Ecocarburanti e impianti green a terra, rivoluzione energetica per navi e porti				
16/02/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 14		46
Porti e grandi opere la sfida della Liguria ricomincia dal ferro				
16/02/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 13	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	48
I traghetti sfidano il Covid e cercano un approdo sicuro "Navi nuove contro la crisi"				
15/02/2021	BizJournal Liguria			50
Porto di Genova, completato il progetto Logistics data space per ottimizzare i processi				
15/02/2021	Ansa			52
In porto a Genova sequestrato Lamborghini da 240mila euro				

15/02/2021	Genova24	<i>Redazione</i>	53
Porto di Genova, sequestrata dalle Dogane una Lamborghini da 240 mila euro			
15/02/2021	Transportonline		54
Confartigianato Trasporti: ristori per il crollo del Ponte Morandi beffa per l'autotrasporto			

La Spezia

16/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 37	<i>LAURA IVANI</i>	55
Nodo premio di risultato, vertice tra sindacati e Lsct				
15/02/2021	Citta della Spezia			56
La Spezia Marittima, affidata la progettazione esecutiva del completamento				

Ravenna

16/02/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 10		57
Idrogeno ed energia elettrica Il porto di Ravenna punta sul green				
16/02/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 40		58
Valzer di nomine al porto, Martini confermato presidente dell' Unione utenti e operatori				
15/02/2021	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	59
Rinnovo cariche Utenti porto di Ravenna				
15/02/2021	RavennaNotizie.it		<i>Redazione</i>	60
Rinnovo cariche sociali Unione Utenti e Operatori del Porto di Ravenna: Martini riconfermato Presidente				
15/02/2021	ravennawebtv.it			61
Riccardo Martini, nuovo presidente dell' Unione Utenti e Operatori del Porto di Ravenna				
15/02/2021	FerPress			62
Autorità Portuale di Ravenna partecipa a progetto HYSEPORT su uso dell' idrogeno come fonte di energia pulita				
15/02/2021	ravennawebtv.it			63
Il porto di Ravenna chiude il 2020 con una perdita del 14,7%. Segnali di ripresa però a dicembre				

Livorno

16/02/2021	Il Tirreno	Pagina 11		64
Authority, doppio accesso al molo Italia				
15/02/2021	Ansa			65
Porti: Livorno; Authority raddoppia accesso a Molo Italia				
15/02/2021	Informazioni Marittime			66
Porto di Livorno, verso il raddoppio dell' accesso al Molo Italia				
15/02/2021	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	67
Molo Italia Livorno...si raddoppia				
15/02/2021	Port News		<i>di Redazione Port News</i>	68
Molo Italia, via al raddoppio della strada				
15/02/2021	Informazioni Marittime			69
A Livorno cambio al vertice della direzione marittima				

Piombino, Isola d' Elba

16/02/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 46		70
Nuovo accesso al molo Italia strada allargata				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31	71
<hr/> Il Marina yachting fa dei passi avanti		
16/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	72
<hr/> Marina yachting, si accelera per i documenti mancanti		
16/02/2021	Il Messaggero (ed. Frosinone) Pagina 39	73
<hr/> Mercato ittico, per i giudici del Tar l' assegnazione degli stalli è corretta		
15/02/2021	Corriere della città	74
<hr/> Gaeta: il TAR conferma il corretto operato dell' AdSP sul mercato del pesce		
15/02/2021	Sea Reporter	75
<hr/> Il Tar conferma corretta procedura dell' AdSP sul mercato del pesce di Gaeta		

Napoli

16/02/2021	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 21	76
<hr/> Lungomare, l' odisea lavori cantieri aperti fino a Pasqua		
15/02/2021	Anteprima 24	78
<hr/> Presutto: 'Il Porto di Napoli va rilanciato a livello commerciale, ma senza dimenticare l' ambiente'		
15/02/2021	Stylo 24	79
<hr/> Presutto a colloquio con Annunziata: il Porto va rilanciato tutelando l' ambiente		

Salerno

16/02/2021	La Città di Salerno Pagina 11	80
<hr/> Bacino Dario, un cantiere in mare aperto		

Brindisi

16/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	81
<hr/> Rimossi pericolosi rifiuti, anche cancerogeni		
16/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	82
<hr/> Edison, scontro finale «Città e porto svenduti»		
15/02/2021	Brindisi Report	84
<hr/> Guardia costiera, operazione di bonifica nel porto di Brindisi		

Taranto

16/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 41	85
<hr/> Blue economy sarà realizzato un polo unico		
16/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 41	86
<hr/> Piano strategico con vista sui Giochi del 2026		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

16/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	87
<hr/> De Magistris al porto di Gioia Tauro «Investire su retroporto e ferrovia»		

16/02/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 9	88
<hr/>		
16/02/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 21	89
<hr/>		
15/02/2021	Dire <i>Mario Vetere</i>	90
<hr/>		
Porto Gioia Tauro, De Magistris: "Valorizzare un' eccellenza infrastrutturale della Calabria"		

Cagliari

15/02/2021	FerPress	91
<hr/>		
Grendi: a Cagliari nuova nave. Con concessione per terminal internazionale ripartono assunzioni		
15/02/2021	Il Nautilus <i>Redazione</i>	92
<hr/>		
GRENDI: A CAGLIARI NUOVA NAVE. CON LA CONCESSIONE PER TERMINAL INTERNAZIONALE RIPARTONO LE ASSUNZIONI		
15/02/2021	Informatore Navale	93
<hr/>		
GRUPPO GRENDI: DAL 15 FEBBRAIO A CAGLIARI NUOVA NAVE		
15/02/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	94
<hr/>		
Grendi: nuova nave arrivata a Cagliari		
16/02/2021	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	95
<hr/>		
Grendi: a Cagliari con una nuova nave		
15/02/2021	Ship Mag	96
<hr/>		
Grendi: nuova nave nella tratta Cagliari-Marina di Carrara. E su Porto Canale rilancia: Con la concessione ripartono le assunzioni		
15/02/2021	Shipping Italy	97
<hr/>		
Musso (Grendi): Il nostro progetto di terminal container a Cagliari non ostacola l'arrivo di altri operatori		
15/02/2021	Transportonline	98
<hr/>		
Grendi: con la concessione per terminal internazionale ripartono le assunzioni		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 20	99
<hr/>		
Le prime dosi di vaccino ad una quarantina di poliziotti		

Augusta

16/02/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 21	100
<hr/>		
Emergenza inquinamento, si corre ai ripari		

Focus

15/02/2021	Il Nautilus <i>Redazione</i>	101
<hr/>		
ECSA: gli armatori europei, al fine di decarbonizzare la navigazione, chiedono all'Ue risorse economiche ma anche standard per i fornitori di carburante		
15/02/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	102
<hr/>		
Decarbonizzazione: Ecsa chiede aiuti Ue		
15/02/2021	Informare	103
<hr/>		
ECSA, per decarbonizzare lo shipping è meglio imporre requisiti ai fornitori di fuel piuttosto che alle navi		
15/02/2021	Ship Mag	104
<hr/>		
Trasporto green, ECSA chiede all'UE più risorse economiche e criteri standard per i fuel navali		
15/02/2021	Sea Reporter	105
<hr/>		
Gli armatori europei chiedono risorse economiche per i fornitori di carburante per decarbonizzare la navigazione		

15/02/2021	Shipping Italy	106
Il ministro Giovannini contro i Sussidi ambientalmente dannosi: armatori salvi, Marebonus incerto		
<hr/>		
15/02/2021	Informazioni Marittime	109
Porti e inquinamento, il futuro è elettrico		
<hr/>		
15/02/2021	Port News	<i>Marco Casale</i> 111
La lezione belga		
<hr/>		
15/02/2021	Notiziario Assoport	113
Focus atti parlamentari		
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI LATTICI VIVI



Solo domani gratis
Su Cook il menu con i grassi buoni
il mensile in omaggio in edicola poi in vendita per un mese a 2,50 euro



Okonjo-Iweala guida il Wto
La prima africana signora del commercio
di **Alessandra Muglia**
a pagina 17

Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno del sistema immunitario

Il premier, le parole

LA FIDUCIA CAPITALE SOCIALE

di **Carlo Verdelli**

Dal massimo possibile al minimo indispensabile. Dalla promessa che l'ha reso celebre, «whatever it takes» (tutto ciò che serve), formula salvifica per la sopravvivenza dell'euro, alla lista dei ministri declinata venerdì scorso al Quirinale senza un preambolo né una chiusa né un cenno di ringraziamento a chi l'aveva preceduto, Giuseppe Conte. Alla prima uscita da presidente del Consiglio incaricato, il professor Mario Draghi ha preso le redini dell'Italia affidandosi alla sola forza mutua del suo prestigio.

continua a pagina 26

I leader, gli osanna

GLI ELOGI (DI TROPPO) AL POTERE

di **Gian Antonio Stella**

Salvate il soldato Draghi. Perché a leggere gli osanna, le pennellate e i salamelecchi di questi giorni, sia pure accompagnati sul fronte opposto da selve di insulti e ironie, vengono in mente certe iscrizioni apologetiche tipo quella lasciata alla Porta al Serraglio di Prato: «Qui Giuseppe Garibaldi sottrotto alle austriache insidie fermossi due ore la venseesima (sic) notte d'agosto del 1849...»

continua a pagina 15

Il virus Allarme dell'Istituto superiore di sanità, pronte nuove misure. Soldati e volontari per accelerare sui vaccini

Zone rosse per fermare le varianti

Tensione nel governo dopo lo stop allo sci e l'ipotesi di chiusura totale. «Subito i ristori»

di **Monica Guerzoni** e **Fiorenza Sarzanini**

Le varianti del virus fanno paura e si pensa a zone rosse per tenere sotto controllo la curva epidemiologica. Le mutazioni si stanno diffondendo «più velocemente» e potrebbero essere più aggressive. Per questo motivo l'Istituto superiore della sanità raccomanda di rafforzare «le misure di contenimento». Ma l'ipotesi di ritornare in lockdown totale avanzata anche da Walter Ricciardi, consulente del ministro Roberto Speranza, scalda gli animi nel nuovo governo che punta a creare una cabina di regia per le mosse anti Covid. Dopo l'ennesimo stop alla riapertura degli impianti da sci è tensione tra ministri. E gli operatori chiedono pesanti indennizzi. Sui vaccini l'obiettivo è di accelerare usando caserme e aeroporti.

da pagina 2 a pagina 9 **Foschi, Salvia**



L'UOMO DEL LOCKDOWN

Attacchi, gaffe: ecco Ricciardi il quasi ministro

di **Fabrizio Roncone**

Gira voce che l'ultima cannonata, quella del «chiudere tutto», sia frutto di puro nervosismo. Perché Walter Ricciardi, il consulente di Speranza, pensava di fare il ministro. E invece... Ecco chi è l'uomo del lockdown.

alle pagine 4 e 5

LA CAMPAGNA OVER 80

Assalto e disagi per il clic day in Lombardia

di **Stefania Chiale**

Preso d'assalto, il sito della Regione Lombardia riservato agli ultra 80enni per prenotare il vaccino anti Covid, è andato in tilt. Anche 4 ore di attesa. Poi, in serata, l'accelerata: è uno su 4 di chi ha diritto si è prenotato.

a pagina 9

Faenza Il funerale della donna uccisa nella sua abitazione



Scarpe rosse, simbolo della lotta alla violenza contro le donne, indossate dalle amiche al funerale di Ilenia, 46 anni, uccisa a Faenza

L'ultimo saluto a Ilenia Scarpe rosse e lacrime

di **Enea Conti** e **Andrea Pasqualetto**



Nel giorno dei funerali di Ilenia Fabbri, la 46enne uccisa nella sua casa di Faenza, tre amiche hanno indossato le scarpe rosse, simbolo della lotta alla violenza contro le donne. «Ci raccontava dell'ex marito, voleva ucciderla», hanno detto.

a pagina 20

L'ESECUTIVO DRAGHI E IL CLIMA TRA I PARTITI

Faccia a faccia Salvini-Zingaretti per garantire la «pace politica»

di **Francesco Verderami**

«**D**obbiamo garantire al Paese la pace sociale e al presidente del Consiglio una pace politica». E non c'è dubbio che l'enunciazione di principio di Matteo Salvini sia condivisa da Nicola Zingaretti. Se ieri i leader della Lega e del Pd si sono incontrati, è stato per rispondere alla richiesta di Mario Draghi che chiedeva una «moratoria» tra i partiti. Indispensabile al governo.

continua a pagina 10

IL VOTO E UNA SOCIETÀ LACERATA

I catalani irriducibili

di **Aldo Cazzullo**

Li puoi manganellare, li puoi impoverire spostando a Madrid o meglio ad Andorra le sedi delle multinazionali, puoi tentare di farli ragionare, ma alla fine i catalani votano per l'indipendenza.

continua a pagina 19

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il professore di un liceo lombardo, Stefano K. (la K è un omaggio a Kafka), ha un'idea per ridurre i rischi di contagio nelle classi e decide di proporla al Ministero, il MIUR. Apre la pagina informativa del sito, che suggerisce di inoltrare le proposte all'URP del MIUR. Stefano K. inoltra e l'URP del MIUR incredibilmente risponde, indicando un numero verde a cui rivolgersi. Il prof prende coraggio e lo contatta, scoprendo che in realtà si tratta di un ufficio di assistenza tecnica. La voce metallica gli dà però una dritta: «Scrivere all'URP dell'USR». Stefano K. scrive all'URP dell'USR, che replica con cortesia, non disgiunta da una lieve confusione di genere: «Gentilissima, può rivolgerne la sua richiesta all'URP del MIUR. Distinti saluti». Distintamente la «gentilis-

Il gioco dell'URP

sima» Stefano K. segnala che era stato proprio l'URP del MIUR a suggerire di rivolgersi all'URP dell'USR. A quel punto, uno dei due URP, impletosito, spedisce a Stefano K. una mail definitiva che contiene l'indirizzo magico, quello dove «potrà trovare tutti i riferimenti normativi in merito». Stefano K. impazzisce di gioia, digita il link con mano tremente e... si ritrova sulla pagina informativa del sito del MIUR che aveva aperto all'inizio del viaggio. Il giro è esaurito, e lui anche: a malapena si ricorda ancora l'idea da cui era partita.

Il problema di Draghi non sarà scrivere un programma di governo. Il problema sarà realizzarlo, nonostante tutti questi URP.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NUOVO LIBRO DI

CARLO VERDELLI
LA CAREZZA DELLA MEMORIA

Bompiani | Giunti Editore

10216
9 771120 498108
Pubb. Italiane SpA - P.A.P. - 01. 3512001 corr. L. 467/2004 art. 1 c. 100 Milano





Napoli, dopo 10 anni di processo i 91 imputati per la Fannullopoli a Boscoreale si salvano per prescrizione. È il modello vincente, dopo la cacciata di Bonafede



FINCONTINUO DIAMO CREDITO alle persone

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

FINCONTINUO Numero Verde 800-180787 www.fincontinuo.com

Martedì 16 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 46

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

CONFLITTI D'INTERESSI

E Cingolani girò 3,5 mln al centro della sua signora

MARGOTTINI A PAG. 8 - 9

MANDARINI, È FAIDA

Cassese e le altre lobby: l'abbuffata di maxiburocrati



DI FOGGIA A PAG. 6 - 7

ARRIVA LA SANTANCHÈ

La "Pitonessa" adesso sogna la Vigilanza Rai

A PAG. 4 - 5

SALERNO-CATANZARO

La 'persuasione' di Napolitano vs De Magistris

MASSARI E NUZZI A PAG. 16

L'INTERVISTA

Hanks, il nuovo film: "Vi porto giornali e pace"

Federico Pontiggia

È un film sullo scambio di informazioni: i fatti vengono rappresentati a un pubblico affamato di notizie, che viene edotto e divertito. A oggi Tom Hanks ha vinto due Oscar, miglior attore protagonista per Philadelphia (1994) e Forrest Gump (1995), a fronte di sei nomination, la settima dovrebbe venirci dal western umanista messo in scena da Paul Greengrass.

A PAG. 18



BERTOLASO FLOP leri l'avvio della campagna per gli over 80

Vaccini modello Lombardia: sito subito in tilt, attese di ore

La piattaforma per le prenotazioni, online alle 13.00, alle 13.01 era già bloccata, abbattuta da oltre 120mila accessi. La Regione: colpa di Tim. Le farmacie e i medici presi d'assalto

SPARACIARI A PAG. 3



Cafone il Censore

Marco Travaglio

La stima che nutriamo per Draghi ci fa escludere che sia stato lui a scegliersi come capo di gabinetto Antonio Funicello. Basta scorrere le biografie dei due per escludere che siano mai incontrati neppure per sbaglio, in treno, in aereo, in ascensore. Né, nel Governo dei Migliori, possono esser bastati gli slurpissimi tweet del Funicello all'avvento di Draghi: "DRAGONS. L'alba dei Nuovi Cavalieri". "Poi parve a me che la terra s'aprìsse tr'ambo le ruote, e vidi uscire un drago..." (Dante, Purgatorio), o i sobri retweet "Da pochi giorni Città della Pieve sembra Versailles" e "Grazie Presidente! #Mattarella" (by Gentiloni). No, qualcuno deve aver tirato un pacco a SuperMario, approfittando della confusione generale. Nato a Piedimonte Matese (Caserta) 45 anni fa, il nostro eroe è laureato in Filosofia e giornalista pubblicista, il che gli fa credere di essere un "intellettuale liberale". Ha pubblicato alcuni libri all'insaputa dei più e collaborato con Riformista, Europa, Liberal (tutti falliti) e poi col Foglio e l'Espresso (auguri ai colleghi). Blairiano e clintoniano fuori tempo massimo e all'insaputa di Blair e Clinton, è un patito degli States, soprattutto del Texas, che sta a lui come il Kansas City stava a Nando Mericoni. Ma la sua vera vocazione è il consigliere dei principio presunti tali. Per 10 anni portaborse di Morando e poi di Zanda, che sono già belle soddisfazioni, divenne veltroniano e napoletano, poi si avvicinò persino a Ichino e Tonini, che ne fecero il direttore di una cosa denominata "Libertà Eguale". E aggiunsero la sua firma a un mitico "Appello per l'Agenda Monti". Epifani lo promosse finanziere a "responsabile Cultura" del Pd; ma fu un attimo, poi lo riconobbero. Lui, deluso, passò al servizio dell'Innomabile, che lo elevò a direttore del comitato referendario BastauSi e - riferivano le cronache, senza offesa - "braccio destro di Lotti". Nel 2016 questo Anzaldi minore divenne l'occhiuto censore dei due-tre critici della schiforma Boschi- Verdini, "monitorando tutti i programmi" e presentando un "esposto all'Agcom" per disinfiestare La7 dalla "persistente manifesta violazione della normativa" perpetrata invitando giornalisti del Fatto "che si sono espressi chiaramente per il No", anziché far parlare a reti unificate il Sì. Molto liberale, ma soprattutto fine, Cafone il Censore definì Chiara Appendino in dolce stil novo "bocconiana come Sara Tommasi". E divenne capostaff di Gentiloni. Ora siede alla destra di Draghi. Eppure ancora nel 2018 il peripatetico rampicante tuonava sul contro "i laccché e piaggiatori che danneggiano le leadership e rovinano lo Stato con l'adulazione". E lui, modestamente, lo nacque.

LA RISSA DEI MIGLIORI SPERANZA (E DRAGHI) GIÀ SOTTO ATTACCO

Lega, FI, Iv e Pd: guerra alla Salute



IL BLOCCO DELLO SCI GARAVAGLIA (TURISMO), SALVINI, I RENZIANI E MARCUCCI SCATENATI CONTRO IL (LORO) GOVERNO CHE PENSA ALLE VARIANTI COVID. IL MINISTRO: "PRIMA DI TUTTO C'È LA SALUTE"

MANTOVANI, RONCHETTI E SALVINI A PAG. 2 - 3

ERA IL FEBBRAIO 2011

10 anni fa: i "Topi di fogna" in rivolta e addio Gheddafi



FABIO BUCCIARELLI A PAG. 14

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Sindrome Baci Perugia a pag. 7
Spinelli Draghi e il neo-lockdown a pag. 17
Caselli Non toccate la prescrizione a pag. 11
Corrias La politica commissariata a pag. 11
Scanzi Conte, le 4 vie per il futuro a pag. 11
Gismondo Variante, troppo caos a pag. 13

PAOLO BELLINI

Strage Bologna, l'ex primula nera a processo

BUONO A PAG. 12

La cattiveria

La ministra Elena Bonetti (Iv): "Serve una nuova legge per le donne". Ce lo chiede Bin Salman

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





il Giornale



10216
9 771124 883008

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MARTEDÌ 16 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 39 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

ISSN 1120-4711 | Giornale del mattino

GUERRA SULLO SCI

Pronti, via: si litiga già

Garavaglia (Lega): «Stagione finita, colpa del governo. Paghi i danni»
I virologi del lockdown una grana per Draghi
Scienza divisa sulle varianti. Vaia: «Non usatele come clave politiche»

La chiusura degli impianti sciistici fa litigare il governo. Il ministro Garavaglia contro Speranza: «Ha mancato di rispetto, è assurdo che decida da solo». Intanto la scienza si divide sulla necessità di nuove chiusure per arginare il dilagare delle nuove varianti nel Paese.

servizi da pagina 2 a pagina 14

LA POLITICA NON È UNA BANCA

di Alessandro Sallusti

Più di un leader della nuova maggioranza si schiera al fianco degli imprenditori turistici beffati dalla chiusura-lampo delle stazioni sciistiche invernali. Contemporaneamente il ministro Speranza non solo non fa una piega, ma sta valutando di richiudere tutta l'Italia proclamando un nuovo lockdown.

Non ci sarebbe nulla di male - ognuno la pensa come crede - se non fosse che i due fronti sono parti del medesimo governo, il governo Draghi annunciato come quello della rotta certa e sicura. Ma allora, si va verso una stretta o un allentamento delle restrizioni antivirus? Vabbè, portiamo un po' di pazienza che il neo premier deve di fatto ancora insediarsi ma - consiglio non richiesto - Draghi farebbe bene a mettere con una certa urgenza un po' d'ordine nella babele dell'emergenza Covid, che genera solo ansia e provoca non pochi danni economici agli imprenditori lasciati senza certezze.

Si è detto, e io ci credo, che questo sarebbe stato un governo diverso da quello assai pasticciato che lo ha preceduto. Domani al Senato sapremo dalla viva voce del presidente quanto e come questa diversità prenderà forma. Il discorso di insediamento è atteso come manna dal cielo, colpa o merito dell'aspettativa creata dalla sua discesa in campo. Draghi è un generale abituato a comandare eserciti, quelli economici e finanziari, in cui colonnelli e truppe rispondono a rigide regole di obbedienza al capo e amano semmai tramare nell'ombra e in silenzio. La politica è cosa altra, ministri e leader di partito non rispondono al premier ma al consenso e al loro ego e per questo non possono essere né rimossi né zittiti, si chiama democrazia.

L'unico modo per impedire il caos è prendere l'iniziativa, giocare d'anticipo nella sostanza e pure nella comunicazione. Su ogni dossier gli italiani vogliono sapere, e credo ne abbiano il diritto, che cosa pensano non Tizio e Caio, ma il loro primo ministro, che è vero che non hanno votato, ma sicuramente hanno evocato e invocato. È un lavoraccio? Sì, lo è. In altre parole e stando all'emergenza Covid, la strada che il governo intende percorrere è quella degli imprenditori o quella di Speranza? Alla guida ci saranno Arcuri e Ricciardi o si intende cambiare mano? Senza fretta, ma qualche certezza penso sarebbe utile dichiararla.

IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) ...

NEL MIRINO

IL CONSULENTE PROFETA DEL RIGORE

Ricciardi, l'uomo-chiusura da comparsa a protagonista

di Paolo Guzzanti

a pagina 5



CONSIGLIERE Walter Ricciardi, consulente della Salute

IL COMMISSARIO ORA PUÒ SALTARE

Arcuri, l'uomo-fallimento C'è un piano per farlo fuori

di Augusto Minzolini

a pagina 4



COMMISSARIO Domenico Arcuri sempre più in bilico

segue a pagina 10

NUOVO INCARICO

Azzurri, Tajani coordinatore nazionale

di Anna Maria Greco

Tre giorni dopo le nomine dei ministri azzurri nella squadra di Mario Draghi arriva una sfilza di nomine di Silvio Berlusconi che ridefinisce il partito, nominando Antonio Tajani coordinatore nazionale con anche il compito di «coordinare l'attività e il contributo di Forza Italia al neonato governo».

a pagina 13

LUI E CONTE NON MOLLANO

Il nuovo sogno di Casalino: vuole candidarsi

di Gabriele Barberis

Se Draghi si chiude in un laborioso silenzio da ex banchiere centrale, chi c'era prima di lui sceglie la tattica comunicativa opposta: farsi notare. Giuseppe Conte si fa intercettare dalle telecamere amiche del *Fattoquotidiano.it* per sospirare (...)

segue a pagina 10

IN BARBA ALLE NORME ANTI COVID

La toga anti Salvini si fa aprire il ristorante

Il gup del caso Gregoretti pizzicato in un locale dalle «Iene»

Massimo Malpica

Il lockdown non è uguale per tutti. Nunzio Sarpietro, magistrato catanese gup del caso Gregoretti, che dovrà decidere sulla richiesta di rinvio a giudizio per il leader leghista Matteo Salvini, è stato pizzicato dalle *Iene* mentre il 28 gennaio scorso pranzava con altre due persone in un storico ristorante di pesce di Roma. Peccato che fino al primo febbraio il Lazio era «arancione».

a pagina 15

NIENTE MINISTRO, MA...

Se allo Sport non serve una poltrona

di Benny Casadei Lucchi

a pagina 29

IN AFRICA

Prima guerra del premier contro l'Isis

di Gian Micalessin

a pagina 17

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE? Dalla ricerca scientifica nasce LAILA Nuovo farmaco con formula Silaxan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve. Più spazio alla vita.

GLI EREDI HOHENZOLLERN: «LA GERMANIA CI RISARCISCA PER LE NOSTRE OPERE»

I prussiani pronti a svuotare i musei tedeschi

di Daniel Mosseri

Gli Hohenzollern potrebbero riprendersi tutto: terre, castelli e beni artistici oggi esposti nei musei di Berlino e del Brandeburgo. La minaccia è stata messa nero su bianco da Jürgen Aretz, storico tedesco di scuola cattolica. Gli eredi della storica casata imperiale prussiana, infatti, da anni hanno tentato una causa per risarcimento nei confronti della Repubblica tedesca.

a pagina 16

NUOVO ROMANZO

Delillo si perde nel deserto di Internet

di Massimiliano Parente

a pagina 24

PIERLUIGI DIACO

«Con la musica sento l'anima dei personaggi che intervisto»

di Laura Rio

a pagina 25



IL GIORNO

MARTEDÌ 16 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Cabiata, la madre della piccola uccisa dalle sevizie del convivente

«Mia piccola Sharon sono stata ingannata come te Aiutami ad andare avanti»

Pioppi a pagina 15



“Pierino” ha debuttato in casa Albinoleffe

Niente tifosi allo stadio? C'è il robot-ultra

Balzarotti a pagina 14

Sci e divieti, i neoministri già litigano

Garavaglia contro Speranza: «Così la stagione è finita». Il nodo ristori e quello dei risarcimenti a chi aveva prenotato Allarme varianti, Istituto superiore e Cts chiedono misure energiche. Polemica su Ricciardi, contestato anche dai virologi

Servizi da pag. 4 a pag. 9

Gli esperti in tv come al bar
Covid, tacere bisognava andare avanti

Michele Brambilla

Altro che chiusi: i bar sono aperti ventiquattr'ore al giorno. Basta accendere la tv, o aprire un giornale, e non parliamo dei social: c'è sempre qualcuno pronto a pontificare su tutto, a spiegare come vanno i contagi, a prevedere come si svilupperanno e soprattutto a offrire la sua infallibile soluzione. In tv si parla della pandemia come al bar s'è sempre parlato di calcio: sono tutti commissari tecnici. E passi. Il problema è che di pandemia parlano come si parla al bar anche coloro che dovrebbero essere davvero commissari tecnici. Cioè i virologi, i biologi, gli epidemiologi, i consulenti del ministero e così via, tutti in una corale supercazzola a reti unificate.

Continua a pagina 2

PARTITE IERI LE PRENOTAZIONI PER IMMUNIZZARE GLI OTTANTENNI SITI REGIONALI NEL CAOS, ORE DI CODA ALLA CONQUISTA DI UNA DOSE



Ci sono **108876** persone prima di te
Potrai accedere al servizio in: più di un'ora

Il sito della Lombardia ieri mattina

IL VACCINO PUÒ ATTENDERE

Bonezzi a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano

L'ipotesi: Area C ma solo dopo le ore di punta

Anastasio nelle Cronache

Milano

Delitto Cappelletti Ora Cozzi rischia l'ergastolo

Palma nelle Cronache

Vigevano

Idrovolante precipitato: due inchieste

Zanichelli a pag. 17 e nelle Cronache



Faenza, al funerale anche l'ex marito indagato
Lacrime e scarpette rosse Ilenia, l'addio delle amiche

Servadei a pagina 13



Fedez e Michielin: non siamo i vincitori annunciati
«Pronti per Sanremo Con le lezioni di yoga»

Spinelli a pagina 28

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Evitare il consumo di alcolici. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 03/09/2020.



Le Monde diplomatique

DA OGGI IN EDICOLA Progetti per l'Ecuador; paranoie Usa; illusioni della decrescita; allevatori francesi e redditi da fame



Culture

TEMPI PRESENTI Un libro di Bill Gates su come evitare il disastro climatico. Un favore all'umanità o è business?

Teresa Numerico pagina 15



Visioni

LUCIA CALAMARO Parla la regista, attrice e drammaturga in residenza all'India con un nuovo spettacolo

Lucrezia Erolani pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con le monde diplomatique

MARTEDÌ 16 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 39

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

Dite la vostra

Care lettrici e cari lettori, stiamo ricevendo le vostre opinioni sulla fine del governo Conte e sul nuovo governo Draghi. Siete tantissimi, ma per dare voce a tutti gli interventi non devono superare le 1800 battute. Scrivete a questo indirizzo: lettere@ilmanifesto.it

DIAMO VOCE AL CUORE DELLA SINISTRA

NORMA RANGERI

È un brutto governo. E vale la pena ripeterlo proprio alla vigilia del voto che dovrebbe assicurare una maggioranza ampia, in grado di tenere saldo il timone della "nave di salvataggio" fino al termine della legislatura.

È un governo brutto al punto da aver provocato divisioni laceranti (come nel Movimento 5Stelle), spaccature profonde (tra Articolo 1 e Sinistra italiana, e anche dentro la stessa Sinistra italiana), e discussioni forti sulle modalità della partecipazione perfino tra i più convinti sostenitori del ministero Draghi, il Pd, la Lega, Forza Italia.

In tempi di lunga Pandemia, la nuova maggioranza parlamentare, che domani dovrebbe assicurare la fiducia al governissimo, nasce affetta da più virus, che renderanno il cammino amministrativo della cosa pubblica difficile, tortuoso, pieno di ostacoli per i partiti che ne fanno parte. Ma soprattutto il viaggio delle forze democratiche (dentro e fuori il governo) sarà davvero complicato.

— segue a pagina 6 —



Impianti chiusi a Bardonecchia foto Marco Alpozzi/LaPresse

Il grande freddo

Prima ancora della fiducia, la Lega già attacca. Lo stop agli impianti sciistici fa infuriare il ministro Garavaglia. Palazzo Chigi: scelta condivisa con Draghi. Salvini vuole tecnici suoi e la testa di Ricciardi, il consulente di Speranza. Allarme dell'Iss per le varianti del virus pagine 8, 9

INTERVISTA - PERCHÉ SÌ

Loredana De Petris: «Meglio esserci. Con il Pd e i 5S potremo incidere sulla svolta ecologica»

L'assemblea nazionale di Sinistra italiana ha deciso di non sostenere Draghi approvando la proposta del segretario e deputato Nicola Fratoianni. Ma Loredana De Petris, senatrice e capogruppo del Misto, voterà la fiducia: «Non sono entusiasta di questo governo. Anzi. Abbiamo fatto di tutto per tenere in piedi un governo attorno a Conte, ma il capo dello Stato ha scelto diversamente,

spiega al manifesto. Ora, aggiunge, «penso che restando fuori ci si condanni alla marginalità anche nel rapporto con gli alleati. Ma soprattutto, di fronte a un governo che mette al centro, almeno nelle intenzioni, la svolta ecologica, io che sono ecologista da sempre voglio far sì che sia una svolta vera, gestirne i risvolti e le possibili ricadute sociali».

ANDREA CARUGATI A PAGINA 5

INTERVISTA - PERCHÉ NO

Nicola Fratoianni: «Per noi è impossibile stare al governo insieme alla destra peggiore»

Il segretario di Sinistra italiana Nicola Fratoianni spiega le ragioni del no al governo Draghi: «Questa operazione politica che interviene in modo preoccupante sulla democrazia mentre ci sono da spendere i 209 miliardi del Recovery non ci convince affatto. Contro Conte è stato perpetrato un omicidio politico a freddo». E ora c'è «un governo politico, neppure di uni-

tà nazionale, con un perimetro impraticabile per una forza di sinistra. Per noi è impossibile governare con la destra peggiore», prosegue Fratoianni. E «la lettura della lista dei ministri ha confermato il nostro giudizio negativo. Con Brunetta e Gelmini si sono riportate indietro le lancette dell'orologio a una stagione horror della vita politica». AN. CAR. A PAGINA 4

Lele Corvi

DISCESA LIBERA



Il nuovo governo

Draghi e i polli di Renzi

Marco Revelli PAGINA 19

Una storia italiana

Il Mezzogiorno nella servitù del Nord

Tonino Perna PAGINA 18

Il Superministero

Si dice ecologia ma s'intende economia

Enzo Scandurra PAGINA 19

MYANMAR

I trucchi della giunta non frenano la protesta



Internet a singhiozzo, leggi rivisitate per arrestare senza mandato, uso (forse) di ex galeotti per aumentare le tensioni nei quartieri. Così la giunta militare birmana reagisce alla disobbedienza civile che non accenna a frenare. E che ora prende di mira anche la Cina. GIORDANA A PAGINA 12

OSTAGGI UCCISI

Erdogan furioso con Hdp e Usa

La morte di 13 ostaggi turchi nel nord Iraq, base operativa del Pkk, scatena lo scontro tra Turchia e Stati Uniti. I primi a pagare per l'uccisione, domenica, di un gruppo di soldati e poliziotti (ma anche due civili), prigionieri da anni del Partito curdo del Lavoro, sono stati in realtà i membri dell'Hdp: 718 arresti in poche ore. Poi è toccato a Washington, colpevole secondo Erdogan di non aver condannato come avrebbe dovuto l'uccisione. Ad Ankara ancora non va giù il sostegno Usa al Rojava. CRUCIATI PAGINA 13



Fotografia, immagine e social network al tempo delle nevrosi collettive

Come il web sta cambiando il profilo della nostra società

Enzo Cucagna





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE N° 46 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 16 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO L30

Verso Sanremo
Fedez e Michelin
distanziati e favoriti
«Non conta vincere»
Federico Vacalebre a pag. 14



Il libro
Gates: «I miei consigli
per salvare il pianeta
dall'inquinamento»
Ugo Cundari a pag. 15



Virus, Draghi per la linea dura

►Lo stop allo sci di Speranza dopo il via libera del premier in linea con il rigore di Merkel-Macron
Tensione con la Lega, il ministro Garavaglia: «Decisione irrispettosa». Il Cts: «Serve un giro di vite»

Nuove strategie
IL LOCKDOWN
NON BASTA
CONTRO IL COVID

Luca Ricolfi

La politica sanitaria del governo Conte bis ha causato decine di migliaia di morti e affossato l'economia. Potrebbe essere un riassunto, rozzo e semplicistico, del mio ultimo libro (La notte delle ninfee. Come si malgoverna un'epidemia). E invece no. Ora a riconoscere questi due tristissimi fatti - le vite umane perdute, i punti di Pil bruciati - è nientemeno che Walter Ricciardi, il consulente principe del ministro della Salute, Roberto Speranza.

Continua a pag. 35

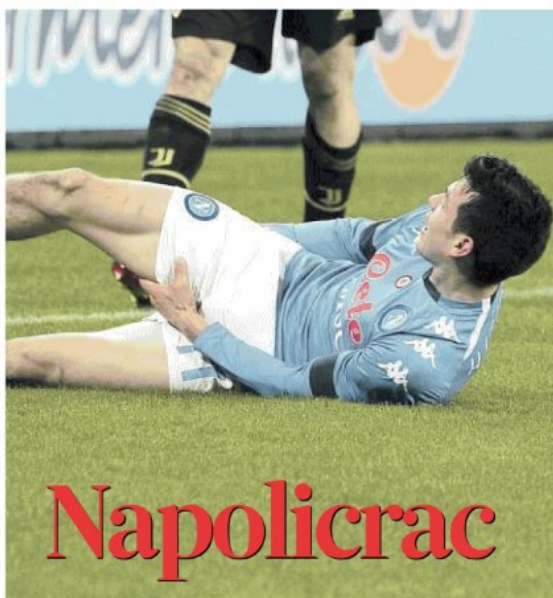
Le idee
COMUNICARE
SENZA RIPETERE
L'EFFETTO SPOT

Paolo Graldi

È bastata la parola, lockdown (tutti chiusi a casa), perché si staccasse una valanga di critiche. Walter Ricciardi, autorevole consulente del ministro Roberto Speranza, l'aveva già detto al Mattino e poi riproposto ieri in prima serata tv, come rimedio immediato per arginare la pandemia. La tesi: il Covid-19, aggravato, reso infido e pericoloso per effetto delle varianti che mutano l'aggressività del virus, ha bisogno di una stretta severa.

Continua a pag. 35

La sfortuna Ospina fermo 10 giorni, oggi tampone a Koulibaly



Napolicrac

Il momento dell'infortunio muscolare di Lozano durante Napoli-Juventus NEWFOTOSUD RENATO ESPOSITO

Anche Lozano ko: salta sei partite

Roberto Ventre a pag. 16

Di Branco, Gentili e Servizi
alle pagg. 2, 3, 4 e 5

I tour operator
«Se volete i turisti
a Sorrento
dovete vaccinarvi»

Antonio Siniscalchi

Pesa su Sorrento l'imperativo del tour operator: «Niente turisti se non vi vaccinate».

A pag. 2

Vincenzo Barone
Maurizio Bifulco
Michele Ciavarella

Non è sufficiente richiedere un incremento dei finanziamenti per la ricerca di alta qualità senza delineare delle linee di sviluppo che si intendono privilegiare ed il modello che si intende proporre. Il punto centrale è integrare un finanziamento diffuso dell'attività di ricerca di livello medio-alto.

Continua a pag. 34

I parlamentari Pd «Sud, riequilibrare con i sottosegretari»

►La protesta dalla Campania all'Abruzzo
Ma Zingaretti deve recuperare le donne

Adolfo Pappalardo

Se non è un terremoto, nel Pd, è comunque un piccolo sisma. Sul piede di guerra, per la partita della nomina dei sottosegretari, ci sono i parlamentari del Sud e le donne. Tutti imbufalati per la poca rappresentanza. Per capirci, chiedono maggiore visibilità, attraverso un documento ufficiale, anche i democristiani. Ma sarà complicato accontentare tutti. La patata bollente in mano a Zingaretti.

A pag. 8

L'intervista Rubbettino
«Mezzogiorno
aiuti inutili
senza strategia»

Nando Santonastaso

«I risarcimenti e i sussidi, al Sud, non servono più se privi di una strategia». Lo spiega, al Mattino, Florindo Rubbettino, editore e intellettuale calabrese.

A pag. 9

Il ginecologo napoletano morto a Milano Dubai, i pizzini e i caveaux i misteri del medico gozzato

Leandro Del Gaudio

Che si sia ucciso ci credono sempre di meno, e la storia del suicidio di un medico fa a pugni con l'incertezza del colpo mortale: il taglio va da sinistra verso destra (e il medico non era mancino), ma ci sono anche tre graffi spuri, segno di un tentennamento finale nell'affondare la lama alla gola. Tre graffi che sono solo l'ultimo tassello difficile da incastrare nel puzzle della vita (e della morte) di Stefano Ansaldo, il gi-



necologo gozzato a Milano lo scorso 19 dicembre. Un caso con tanti - troppi - colpi di scena che spinge gli inquirenti a scavare nella vita del professionista benaventano (da anni radicato a Napoli), trovato morto con la gola squarciata in zona Ferrovial. Aveva in testa il pallino degli affari: ora nell'inchiesta milanese per omicidio volontario entrano i contatti con Dubai, alcuni pizzini scritti e distrutti a Milano e una possibile quantità di soldi da «sistemare».

A pag. 11

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACE DEL FILO INTERDENTALE

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURA!
Prova subito la cartoncina da 7 misure assortite a soli **3,90€**





Il Messaggero



211 € 1,40 ANNO 143-N° 46 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 16 Febbraio 2021 • S. Giuliana

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il rischio esclusione Fedez e Michelin «Noi, di nuovo insieme per osare a Sanremo Ma quanta angoscia»
Marzi a pag. 22



Capitale in altalena Stile Fonseca, pochi pari la Roma sa solo attaccare Tensione Lazio a S. Siro tutti i retroscena del ko
Bernardini e Trani nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messengerocasa.it

Le scelte da fare L'inefficacia del lockdown se non ci sono altre misure

Luca Ricolfi

La politica sanitaria del governo Conte bis «ha causato decine di migliaia di morti e affossato l'economia». Potrebbe essere un riassunto, rozzo e semplicistico, del mio ultimo libro (La notte delle ninfee. Come si malgoverna un'epidemia). E invece no. Ora a riconoscere questi due tristissimi fatti - le vite umane perdute, i punti di Pili bruciati - è nientemeno che Walter Ricciardi, il consulente principe del ministro della Salute, Roberto Speranza, che ci spiega che «nel precedente governo» il ministro stesso «trovava un muro», perché a prevalere era «la linea di chi voleva convivere con il virus».

Nella sostanza, un atto di accusa gravissimo verso il ministro della Salute. Se è vero che, fin da ottobre, il consulente lo avvertiva della pericolosità della linea sanitaria adottata, e se è vero che il ministro ne condivideva analisi e suggerimenti, allora come ha fatto, il ministro stesso, ad avallare una linea che avrebbe «causato decine di migliaia di morti e affossato l'economia»?

Volendo lasciar da parte il passato (peraltro greve di responsabilità, di cui mi auguro che a un certo punto qualcuno si faccia carico), ora che Draghi sta per enunciare il suo programma ci piacerebbe che venisse finalmente detta una parola chiara sulla politica sanitaria svolta finora e su quella futura.

Continua a pag. 20

Sci, primo scontro nel governo

► Il ministro Garavaglia attacca Speranza sul blocco degli impianti: «Ordinanza irrispettosa»
Il premier aveva appoggiato il decreto: ok alla linea dura, ma stop alle esternazioni dei virologi

ROMA La Lega va all'attacco sui ristoranti e polemizza con il ministro della Salute Speranza. In campo il titolare del Turismo, Massimo Garavaglia: «Grave la scelta sullo sci proprio alla vigilia della tanto attesa riapertura. Ordinanza irrispettosa». E va in pressing su Mario Draghi per risarcire, da subito con 4 miliardi, l'industria del turismo invernale. Il premier aveva appoggiato la scelta: ok alla linea dura, ma stop alle esternazioni dei virologi.

Arcovio, Di Branco e Mangani alle pag. 4 e 5

Le mosse di Draghi

Dalla solidarietà ai giovani: piano per la ripartenza

ROMA Dalla solidarietà ai giovani, ecco il piano di Draghi per la ripartenza che il neo premier presenterà in Parlamento. Saranno cinque i capitoli chiave del discorso.

Bassi e Gentili alle pag. 2 e 3

La Gelmini: «Sì al rigore, se necessario»

L'Iss: contagi su, serve il giro di vite E la Ue accelera sui nuovi vaccini

ROMA Quando il virus sembra rallentare ecco il nuovo allarme, quello sulle pericolose varianti soprattutto l'inglese. L'Iss chiede un giro di vite e la polemica decolla. La ministra Gelmini: «Sì al rigore se è necessario». Intanto la Ue accelera sui nuovi vaccini e prevede dei siti produttivi anche in Italia.

Malfetano, Melina e Rosana alle pag. 6 e 7

L'effetto spot

La comunicazione che la politica deve dare al Paese

Paolo Graldi
È bastata la parola, lockdown (tutti chiusi a casa), perché partisse una valanga di critiche.

Continua a pag. 20

Botte e coltelli: il ct italiano esclude le sorelle Lee dalla nazionale



Le gemelle bulle del volley coreano

Le gemelle campionesse Lee Da-yeong e Lee Jae-yeong, 24 anni

Cocco a pag. 10

Flop del Reddito: lavora uno su 200 «Servono a poco»

► Chiamati solo in 6000 per le attività socialmente utili. I Comuni li ignorano: «Non sono operativi»

ROMA È un vero e proprio flop quello del Puc, i progetti utili alla collettività, nell'ambito del Reddito di cittadinanza. I Comuni potrebbero impiegare gratis i beneficiari del sussidio da 8 a 16 ore alla settimana. Ebbene, in un anno solo 6.668 percettori del Reddito su un milione e 300 mila hanno fatto qualcosa. Del resto i Centri per l'impiego non mandano gli elenchi.

Franzese a pag. 14

Accordo in Australia

Risarciti i giornali per le notizie web

Roberta Amoroso
Accordo in Australia tra giganti del web e Stato per pagare le news ai giornali.

A pag. 13

Gup nel caso Salvini

Il giudice ha fame: riapre il ristorante chiuso per Covid

Giuseppe Scarpa

Il ristorante in centro a Roma è chiuso per Covid, ma il giudice lo fa aprire per pranzo. Deve mangiare insieme alla figlia e al genero. È in imbarazzo il magistrato Nunzio Sarpietro - il gup cui spetterà decidere se mandare a processo Salvini sul caso Gregorotti - quando viene sorpreso dalle lene.



A pag. 11

DOPO IL SUCCESSO DI LA CASA SOPRA I PORTICI

CARLO VERDONE

LA CAREZZA DELLA MEMORIA

BOMPIANI GIUNTI IN LIBRERIA E IN EBOOK

IL SAGITTARIO PUÒ FESTEGGIARE

Buongiorno, Sagittario! Fino a giovedì, quindi per altri tre giorni, Sole in Acquario: un segno che vi piace da sempre ma mai come quest'anno vi ha gratificato con transiti di vera e propria fortuna. E siete dei privilegiati anche rispetto alla quadratura molto impegnativa tra Saturno e Urano: entrambi i pianeti, infatti, contribuiscono al vostro successo. Ora concentratevi anche sull'amore, prima che Venere diventi ostile. Auguri.

© IPROLOGUE VERONATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardano con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 16 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Bomba alla stazione, ultimo atto. La primula nera già prosciolta 29 anni fa

Strage: a giudizio Bellini, il quinto uomo

Bianchi a pagina 16



ristora
INSTANT DRINKS

Sci e divieti, i neoministri già litigano

Garavaglia contro Speranza: «Così la stagione è finita». Il nodo ristori e quello dei risarcimenti a chi aveva prenotato. Allarme varianti, Istituto superiore e Cts chiedono misure energiche. Polemica su Ricciardi, contestato anche dai virologi

Servizi da pag. 4 a pag. 9

Gli esperti in tv come al bar
Covid, tacere bisognava andare avanti

Michele Brambilla

Altro che chiusi: i bar sono aperti ventiquattr'ore al giorno. Basta accendere la tv, o aprire un giornale, e non parliamo dei social: c'è sempre qualcuno pronto a pontificare su tutto, a spiegare come vanno i contagi, a prevedere come si svilupperanno e soprattutto a offrire la sua infallibile soluzione. In tv si parla della pandemia come al bar s'è sempre parlato di calcio: sono tutti commissari tecnici. E passi. Il problema è che di pandemia parlano come si parla al bar anche coloro che dovrebbero essere davvero commissari tecnici. Cioè i virologi, i biologi, gli epidemiologi, i consulenti del ministero e così via, tutti in una corale supercazzola a reti unificate.

Continua a pagina 2

PARTITE IERI LE PRENOTAZIONI PER IMMUNIZZARE GLI OTTANTENNI SITI REGIONALI NEL CAOS, ORE DI CODA ALLA CONQUISTA DI UNA DOSE



IL VACCINO PUÒ ATTENDERE

Bonezzi a pagina 3

DALLE CITTÀ

Bologna, verso il voto

Corsa a sindaco Fra i candidati rispunta il nome della Gualmini

Rosato in Cronaca

Bologna, l'impianto al Caab

Sprint di Saputo per lo stadio temporaneo

Giordano in Cronaca

Bologna, il video dal pullman

Tifosi in protesta Al Dall'Ara un altro striscione

Giordano nel Qs



Faenza, al funerale anche l'ex marito indagato Lacrime e scarpette rosse Ilenia, l'addio delle amiche

Servadei a pagina 13



Fedez e Michielin: non siamo i vincitori annunciati «Pronti per Sanremo Con le lezioni di yoga»

Spinelli a pagina 28

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Laila è un farmaco. Si sconsiglia prendere dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con operatori sanitari qualificati. Aut. Min. 03/00/2020.





MARTEDÌ 16 FEBBRAIO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1.50€ - Anno COOXY - NUMERO 38, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

DALLA MECCANICA AI TRAGHETTI L'INSERTO SU NORD OVEST E IMPRESE

IN OMAGGIO LO SPECIALE DI 16 PAGINE / AL CENTRO DEL GIORNALE



SFIDA TRA BIG PER GLI YACHT A VELA Cantieri nautici Perini, quattro società in corsa

QUARATI / PAGINA 13

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Economia-Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Xite	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 35
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 38

ALLA MANIFESTAZIONE MILLE PERSONE. IL SINDACO BUCCI: PIÙ ATTENZIONE ALLE IMPRESE. TOTI: I MINISTRI ECONOMICI NELLA CABINA DI REGIA SULLE CHIUSURE

I ristoratori bloccano Genova «Fateci ritornare al lavoro»

Emergenza varianti, Draghi frena sul nuovo lockdown. Lite Lega-Speranza sullo stop allo sci

Una manifestazione imponente, che ha raccolto un migliaio di persone, ha occupato ieri il centro di Genova: i ristoratori hanno chiesto a gran voce di poter «tornare al lavoro». Solidale il sindaco Bucci: «Serve più attenzione alle imprese». Toti chiede che i ministri economici partecipino alle decisioni sulle chiusure. A Roma, intanto, il governo frena sull'ipotesi di un nuovo lockdown per l'emergenza varianti del virus.

SERVIZI / PAGINE 2-5



La manifestazione dei lavoratori di ristoranti e bars sfilava sulla strada Sopraelevata di Genova. Bloccato il traffico

BALOSTRO

IL CAPOPOPOLO

Silvia Pedemonte

Lo chef Ricchebono: «Vogliamo ristori veri la città è con noi»

«È il punto di partenza, questo. Andremo avanti fino a quando non otterremo quello che ci spetta». Ivano Ricchebono, chef stellato di "The Cook al Cavo", a Genova, volto noto tv a "La prova del cuoco" è uno dei principali protagonisti della protesta dei ristoratori.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

ROLLI



CON LORO L'EFFETTO DRAGHI NON ATTACCA

DOMANDE E RISPOSTE

Guido Filippi

Sudafricano o inglese: così il virus modificato diventa una minaccia

Il team del professor Icardi ha isolato la variante sudafricana del Covid in Liguria. Ma come nascono le varianti del virus, dove si sono diffuse e quale è la pericolosità dei nuovi ceppi?

L'ARTICOLO / PAGINA 8



VACCINI, PRIMA CHIAMATA: PRENOTAZIONI APERTE PER TUTTI GLI OVER 90

DE FAZIO E ROSSI / PAGINA 7

IL CASO

Paolo Baroni e Gilda Ferrari

Tensione sull'ex Ilva, tre alti dirigenti licenziati a Cornigliano

Il caso ArcelorMittal alimenta tensione: è uno dei dossier più scottanti sul tavolo del governo. E a Genova i vertici del gruppo hanno deciso il licenziamento di tre dirigenti apicali.

GLI ARTICOLI / PAGINA 9

OGGI IL CONFRONTO IN REGIONE

Ponte Morandi, negati gli aiuti a 70 aziende

«Dicano perché»

«Non ce l'abbiamo con chi ha preso i 15 mila euro di una tantum, anzi siamo contenti per loro. Però non trovo giusto che il risarcimento per il crollo del Morandi lo abbiano preso attività di Nervi o di Voltri e non quelle nella zona arancione di Certosa e Sampierdarena». Maurizio Nasiti, una profumeria in via Jori, a Genova, è uno dei 70 titolari di attività a cui è stata respinta la richiesta di ristoro dopo la strage del 14 agosto. Oggi andranno tutti insieme in Regione per chiedere come mai, penalizzati molto più di altri beneficiari, sono stati discriminati così.

D'ANNA / PAGINA 19

ENORMI DISAGI SU A7 E A26



Autostrade liguri paralizzate dai cantieri, scatta la protesta

Tutto come previsto. La chiusura della galleria Montegalletto, sulla A7, ha scatenato da ieri mattina il caos sull'intera rete autostradale ligure. Tutti i Tir in uscita dal porto di Genova e diretti a Nord sono stati dirottati verso la A26, che però è scandita da numerosi cantieri, cambi di carreggiata e corsie uniche. Un delirio. Gli autotrasportatori protestano e chiedono maggiore flessibilità lungo i cantieri della A26.

DELL'ANTICO / PAGINA 18

BUONGIORNO

Poche settimane fa ho raccontato la pessima scena del segretario del Pd affiancato dal vicesegretario e dai capigruppo di Camera e Senato che lasciavano il Quirinale, e dietro di loro Valentina Cuppi, presidente del Pd e sindaco di Marzabotto. Una città molto simbolica, ricordavo, e aveva l'aria d'essere simbolica anche la presenza di Cuppi, unica donna e relegata in coda. Lo dicevo perché la forma è sostanza, e quella forma troglodita lasciava intendere una troglodita sostanza. Alla mia annotazione si replicò con qualche risentimento: come osavo mettere in dubbio la qualità morali della sinistra? Come osavo sostenere - al pari del grande Emanuele Macaluso - che raramente c'è corrispondenza fra ciò che nel Pd si dice e ciò che nel Pd si fa? Vabbè, s'è visto: zero ministri. In queste ore ho letto

considerazioni diverse - non quelle risapute e consuete sulla tradita parità di genere - da Marianna Madia, da Cristiana Alicata, da Roberta Pinotti, da Concita De Gregorio su Repubblica, da Giulia Siviero sul Post, e da Giulia Siviero mi pare arrivi la rigenerante riflessione che le riassume tutte: «Il femminismo di Stato mette al centro la pratica della spartizione e della rivendicazione di quote, nient'altro. Tutto molto poco trasformativo e intrinsecamente subalterno. La naturale conseguenza è l'indignazione, una postura che di nuovo lascia esattamente tutto com'è. E cioè, per tornare a Valentina Cuppi, a ogni Valentina Cuppi del mondo, quando si è lasciate dietro si può restare dietro, oppure si può chiedere permesso, o forse si può assistere a una spalata e provare a passare avanti. —

Il sorpasso

MATTIA FELTRI

AURUM oro e argento

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

AURUM oro e argento

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

Superbonus 110%
Cappotto termico,
niente sconti
per i vani
non riscaldati

Giovedì con il Sole
Benefit, auto
e buoni pasto:
il nuovo welfare
per i lavoratori



Luca Rollino
— a pagina 27



FTSE MIB 23604,31 +0,83% | SPREAD BUND 10Y 92,40 +1,50 | €/€ 1,2129 +0,17% | BRENT DTD 64,09 +2,69% | **Indici&Numeri** → PAGINE 38-41

Balzo del debito: +159 miliardi nel 2020

CONTI PUBBLICI

Le spese per Covid e ristori spingono l'esposizione statale a 2.569,3 miliardi

Bankitalia: effetto pandemia anche sulle entrate tributarie, in calo a 432,5 miliardi (-6%)

Edizione chiusa in redazione alle 22

L'anno nero della pandemia lascia pesanti effetti sui conti pubblici italiani: il debito pubblico a fine dicembre 2020 ha raggiunto la quota record di 2.594,3 miliardi, con un balzo di 129,4 miliardi sull'anno precedente. Sulla stima della bilancia d'Italia pesa soprattutto il balzo del fabbisogno delle amministrazioni pubbliche (562,4 miliardi), alimentato dai numerosi interventi di supporto all'economia. Effetto virus anche sulle entrate tributarie, scese nel 2020 del 6,09% a 432,5 miliardi.

Colombo e Romano — a pag. 4

0,54
per cento

I rendimenti registrati ieri sul mercato secondario per il BTP decennale

Titoli di Stato
Il Tesoro punta sull'effetto Draghi: oggi nuovi BTP

Maximilian Cellino — a pag. 13

6,8
miliardi

L'arretrato da pagare al Fisco per effetto delle sospensioni dei cinque decreti anti crisi

Fisco
Entro aprile una pioggia di tasse arretrate

Mobili e Parente — a pag. 3

Covid, aiuti Ue e decreto ristori: Draghi accelera

DOMANI AL SENATO

Legge subito in pressing Giorgetti: dopo la fiducia calendario delle emergenze

Prime tensioni nella maggioranza con lo scontro sullo stop agli impianti da sci e le chiese della legge cambio di passo e gestione collegiale della

lotta al covid. Il premier Draghi è rimasto in silenzio. Nel suo programma di Governo l'accelerazione della campagna vaccinale sarà centrale, così come le misure per contrastare gli effetti depressivi del virus: un primo assaggio è atteso entro la fine del mese con il nuovo decreto ristori. La Lega è già in pressing. Giorgetti: d'accordo con il premier, dopo il voto di fiducia stileremo un calendario delle emergenze. Hammerl — a pag. 5

WELFARE

Licenziamenti, spunta l'ipotesi mini proroga

Pogliotti e Tucci — a pag. 2

Dopo Quota 100 mix tra flessibilità e più contributivo

Colombo e Rogari — a pag. 2

Recovery, su tutti i progetti vincoli e verifiche verdi

LE LINEE GUIDA

Tutti gli interventi dovranno dimostrare il beneficio ecologico

Dalla Ue arrivano nuove regole sugli investimenti verdi. Regole che avranno un impatto sui diversi Recovery plan, che aggraveranno una com-

plicazione burocratica ma che al tempo stesso costituiscono un impegno giurato per evitare i fenomeni di greenwashing, cioè il vantare virtù ecologiche che non esistono. Le nuove linee guida dovranno essere usate nel mettere a punto i Piani di rilancio dei diversi Paesi. È a differenza delle linee guida precedenti si concentrano sulla necessità di evitare che gli investimenti del piano possano danneggiare l'ambiente. Gillberto — a pag. 4

CANTIERISTICA



Acque agitate. In corsa per rilevare Perini navi anche altri due cantieri. The Italian sea group e Palumbo superyachts

Sanlorenzo e Ferretti insieme per il salvataggio di Perini navi

Il salvataggio del brand, degli asset e delle risorse umane di Perini navi, dichiarata fallita il 20 gennaio dal tribunale di Lucca, crea la prima grande alleanza nel mondo della nautica italiana. Ferretti e Sanlorenzo hanno annunciato la creazione di joint venture che si presenterà all'asta per rilevare lo storico cantiere di navi a vela. Raoul de Forcade — a pag. 9

Piazza Affari brucia 22 miliardi di utili

IL BILANCIO 2020

Per le imprese del Ftse Mib l'anno scorso i profitti sono scesi da 35 a 12,8 miliardi

Il Covid ha fatto crollare di oltre il 65% il monte utili di Piazza Affari. Se si sommano i dati sul 2020 finora comunicati da una pattuglia di titoli del Ftse Mib alle stime de-

gli analisti per quelle che devono ancora farlo si arriva a 12,8 miliardi di euro di profitti aggregati. Quasi un terzo rispetto al 2019 con 35 miliardi di utili. Il dato 2020 è il peggiore dal 2016 in poi e sconta inevitabilmente il fattore pandemia che ha colpito, in primis, i comparti più ciclici, che negli ultimi 12 mesi hanno pesantemente risentito del blocco delle attività. Andrea Franceschi — a pag. 12



Elizabeth McCaul, consigliera di sorveglianza della Banca centrale europea

L'intervista «Sugli Npl evitato lo scenario peggiore»

Isabella Bufacchi — a pag. 14

OPERAZIONI SOSPETTE

Riciclaggio, nuova bussola per i controlli della Gdf

La Guardia di Finanza ha aggiornato i modelli di valutazione delle operazioni sospette ai fini antiriciclaggio nell'ambito della finanza internazionale. Nel mirino finisce ad esempio l'utilizzo massiccio di carte di credito per trasferire fondi, in via anonima, attraverso una

rete di collegamenti costruita per eludere i presidi antiriciclaggio. Oppure l'operatività finanziaria anomala da parte di soggetti aventi un profilo patrimoniale incoerente rispetto alle disponibilità economiche. Ivan Cimmarusti — a pag. 25

RAPPORTO AUTO AZIENDALI

Effetto pandemia sulle flotte

— a pag. 29 a pag. 35

PANORAMA

EMERGENZA SANITARIA

Cts: troppe varianti, serve una stretta Sullo stop allo sci imprese all'attacco

Ancora polemiche sulla richiesta di bloccare di un altro lockdown, e dal Cisarriva un nuovo allarme: «L'adattamento di varianti a maggiore trasmissibilità può avere un impatto rilevante senza misure adeguate». Imprese della montagna all'attacco dello stop last minute. — a pagina 6

IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA



SIDERURGIA

Ex Iva, appello per evitare la chiusura degli impianti

No allo spegnimento degli impianti dell'area a carico del siderurgico ArcelorMittal, ex Iva, a Taranto. Dal mondo industriale e del lavoro sale la richiesta per evitare lo stop della fabbrica dopo la sentenza del Tar di Lecce del 13 febbraio. — a pagina 6

ACCORDO CAO-GLISENTI

Expo Dubai, una chance da 1,7 miliardi per l'Italia

Celestina Dominelli — a pag. 8

COMMERCIO INTERNAZIONALE

Rilanciare la Wto: la difficile sfida di Okonjo-Iweala

Con poteri limitati, per il nuovo direttore generale della Wto - l'ex ministra nigeriana della Finanza Ngozi Okonjo-Iweala - sarà impossibile risolvere i problemi del commercio globale senza la volontà dei 164 Paesi membri. Usa su tutti. — a pagina 22



Le storie dei leader che hanno cambiato la storia

Antologia a 12,90 euro oltre al prezzo del quotidiano

salute

SANITÀ A FRONTERE DELLA MEDICINA

Farmaci anti Covid, più ricerca in Italia

Francesca Cerati — a pag. 39

Ambrosiano
Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi

OREFICERIA 32,50 €/GR.
STERLINE 340,00 €
OROLOGI MODERNI & VINTAGE
DIAMANTI

DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00
AMBROSIANO SRL • VIA DEL BOLLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANO.MILANO.IT





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 16 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 46 - € 1,20
Santa Giuliana di Nicomedia

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbinamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

SCOOP DELLE IENE SUL MAGISTRATO CHE PROCESSA SALVINI

Il gip si fa aprire il ristorante

Il giudice del caso Gregoretti a Roma in zona arancione voleva mangiare con la figlia Aveva sentito come teste Conte e gli era venuta una gran fame così fece aprire un locale per lui Pizzicato lì da Filippo Roma disse: «Non ho violato la legge È un dpcm, pago solo la multa»

Il Tempo di Osho

La scivolata di Speranza travolge il governo



Aicamo a pagina 3

Il consulente nel mirino della Lega Compensi e competenze fuori la verità su Ricciardi

DI FRANCESCO STORACE

Chissà, magari si dimette direttamente. Walter Ricciardi raccoglirebbe applausi a scena aperta se annunciasse il grande gesto. Perché ormai sono mesi che semina ansia dai teleschermi. E se anche dicesse le cose più giuste, il gradimento è comunque a livello rasoterra. (...)

Segue a pagina 5

E il premier Draghi prepara il programma Vertice Zingaretti-Salvini sul blocco dei licenziamenti

Pietrafitta a pagina 7

Nuovi incarichi in Forza Italia

Tajani, Ronzulli e gli altri Il Cav rivoluziona il partito

Di Mario a pagina 8

Il virus anglosassone spaventa il Lazio: procedure più rigide per limitare i contagi Nuove regole contro la variante inglese

Indagati dirigenti e impiegati Certificati e mazzette Asl Rml sotto inchiesta

Ossino a pagina 21

La variante inglese del Coronavirus spaventa il Lazio e si diffonde in alcuni quartieri di Roma. Per questo la Regione corre ai ripari, inasprendo le regole sia per i tamponi (molecolare anche per chi è entrato in contatto con un positivo «per meno di 15 minuti») sia le quarantene (allungate a 14 giorni).

Sbraga a pagina 15

«Fateci aprire nei weekend» I centri commerciali rischiano il fallimento

Verucci a pagina 14

Lettera al ministro per la maturità Caos iscrizioni nei licei A Roma la protesta di studenti e genitori

Conti alle pagine 16 e 17

la **S** TORACIATA
Asia Argento: «Siamo tutte drogate». Parli per se stessa, «signora»

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

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo
Ancorché in ritardo, desidero complimentarmi con Pupi Avati, grande regista di cinema che è tornato con un film andato in onda su Cinema1 di Sky l'8 febbraio. È un film dove si parla di amore eterno e c'è un impagabile Renato Pozzetto nelle vesti di un anziano e una brava, come sempre, Stefania Sandrelli. Non c'è dubbio che un film inedito visto in televisione, sul divano di casa, acquista un valore aggiunto che, nel caso di Pupi Avati è ancor più aggiunto per la stima che personalmente provo nei suoi confronti. (...)

Segue a pagina 27

G MAST ECOLOGICA
Disinfezione Scarichi
Sporge Fosse
Biologiche
Canali Jm
autosparghi
Videospazzatura
Fognature
Drenaggio
Pulizia Pozzetti
Disinfezione
Psicologia
Pulizie
SOS SANIFICAZIONI ANTI COVID-19
Tel. 06 41229284 attivo H24



Martedì 16 Febbraio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 38 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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



IO IL MIO QUOTIDIANO
110%
Il successo del Superbonus passa dalle mani dei professionisti
Damiani a pag. 27

I famosi 209 miliardi del Recovery fund saranno, se va bene, meno di 10 miliardi l'anno per 6 anni
Tino Oldani a pag. 7

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

IN EDICOLA CON
Italia Oggi
Il manuale del SUPERBONUS
Disponibile anche sul sito www.classbonusesiti.com

COVID-19
Nuovo modello per la cessione dei crediti d'imposta
Poggiani a pag. 25

Moratoria sui prestiti Invitalia

Proroga automatica e senza formalità dal 31 dicembre fino al 30 giugno per le micro e le piccole e medie imprese che hanno ottenuto i finanziamenti agevolati

Moratoria fino al 30 giugno 2021 per le micro, piccole e medie imprese che hanno ottenuto i prestiti agevolati relativi all'«Autoimprenditorialità» e all'«Autoimpiego». La proroga, genericamente prevista per i finanziamenti in essere dalla legge di Bilancio 2021 (la precedente scadenza era al 31/12/2020), è stata resa operativa da Invitalia. E vale automaticamente senza alcuna formalità.

Poggiani a pag. 25

SU WWW.ITALIAOGLIT.IT
Fisco - Cessione crediti d'imposta, il provvedimento delle Entrate col modello
Interpelli - Le risposte su trust e buoni postali di residenti esteri
Revocatoria e scissione - La sentenza della Corte di cassazione

Fratelli d'Italia, la corrente ex Msi contro la scelta di opposizione al governo Draghi



A destra iscritti e simpatizzanti di Fratelli d'Italia vorrebbero il voto a favore del governo Draghi. Per la prima volta Giorgia Meloni è apertamente contestata da chi avrebbe voluto seguire la Lega ed entrare nell'esecutivo. Tanto che 24 esponenti di destra con incarichi in Fdi o comunque con questo partito come punto di riferimento hanno scritto alla leader di Fdi una lettera aperta: «Venti-sette anni fa nasceva la destra di governo», ricordano nella missiva. «Sarebbe oggi irragionevole assistere alla regressione di quella svolta storica negando la fiducia al costituente governo guidato da Mario Draghi».

Valentini a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

È morto Paolo Iestia, il più grande storico della musica di questi ultimi trent'anni. Da lui, dal punto di vista culturale, partono le sue opere. Qui mi interessa ricordare la persona. Iestia era semplicemente immenso. A una più o meno ovale, aveva una faccia più o meno ovale, ma era capace di unire gli opposti. Nato da una famiglia riduzionista pianolatore e scultore era cresciuto a Napoli di cui incarnava le migliori intelligenze. Scriveva libri scientifici di difficile decifrazione ma era anche capace di libri come La virtù del faticoso, Meravigli, neoplatonismo e profeti, di cui nessuno dovrebbe privarsi. Era un riciclatore inascoltato. Le cose con lui erano un accostamento. Aiutato da una memoria mostruosa, disponeva quotidiani di ogni genere, uno più grosso dell'altro. Parlava il napoletano dai titoli ma anche l'inglese di Duffel o il francese della Sorbonne. Quando era attaccato, diventava impareggiabile ma con chi apprezzava era dialettista, quasi un bambino. Non a caso lo chiamavano Paoletto, nonostante la stazza considerevole. Era poi intriso di ironia. A chi lo accusava di essere gay, rispose ispirato: «Non ti permette di dire che sono gay, lo sono ricchissimo». Ci mancherà, Paolo. Meda.

MONTA LA PROTESTA
In parlamento fioriscono i contestatori tra gli M5s
Maffi a pag. 7

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 08 05 71

Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «La nuova legge per studi e ricerca» a € 8,00 in più; Con «Fid 2021» a € 9,00 in più; Con «Il dizionario dei bilanci 2021» a € 6,00 in più; Con «Il manuale del superbonus» a € 5,00 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 16 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Ipotesi quattro settimane in zona arancione. E in Umbria asili e materne chiusi

La variante inglese allarma tutta la Toscana

Ciardi e Miliani a pagina 14



Sci e divieti, i neoministri già litigano

Garavaglia contro Speranza: «Così la stagione è finita». Il nodo ristori e quello dei risarcimenti a chi aveva prenotato
Allarme varianti, Istituto superiore e Cts chiedono misure energiche. Polemica su Ricciardi, contestato anche dai virologi

Servizi da pag. 4 a pag. 9

Gli esperti in tv come al bar
Covid, tacere bisognava andare avanti

Michele Brambilla

Altro che chiusi: i bar sono aperti ventiquattr'ore al giorno. Basta accendere la tv, o aprire un giornale, e non parliamo dei social: c'è sempre qualcuno pronto a pontificare su tutto, a spiegare come vanno i contagi, a prevedere come si svilupperanno e soprattutto a offrire la sua infallibile soluzione. In tv si parla della pandemia come al bar s'è sempre parlato di calcio: sono tutti commissari tecnici. E passi. Il problema è che di pandemia parlano come si parla al bar anche coloro che dovrebbero essere davvero commissari tecnici. Cioè i virologi, i biologi, gli epidemiologi, i consulenti del ministero e così via, tutti in una corale supercazzola a reti unificate.

Continua a pagina 2

PARTITE IERI LE PRENOTAZIONI PER IMMUNIZZARE GLI OTTANTENNI SITI REGIONALI NEL CAOS, ORE DI CODA ALLA CONQUISTA DI UNA DOSE

Ci sono **108876** persone prima di te
Potrai accedere al servizio in: più di un'ora

Il sito della Lombardia ieri mattina

IL VACCINO PUÒ ATTENDERE

Bonezzi a pagina 3

DALLE CITTÀ

Firenze

Incubo sfratti «Dall'estate 130 ogni mese»

Pieraccini in Cronaca

Firenze

Clochard aggrediti a colpi di rasoio Scattano gli arresti

Spano in Cronaca

Firenze

Zona arancione economia a picco Bruciati 15 milioni in un solo giorno

Conte in Cronaca



Faenza, al funerale anche l'ex marito indagato
Lacrime e scarpette rosse Ilenia, l'addio delle amiche

Servadei a pagina 13



Fedez e Michielin: non siamo i vincitori annunciati
«Pronti per Sanremo Con le lezioni di yoga»

Spinelli a pagina 28

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista, anche il tuo farmacista. Si sconsiglia prendere dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con operatori sanitari qualificati. Aut. Min. 03/00/2020.



akut Genu

Allga San

Dona sollievo con una sensazione di benessere

Trattamento cosmetico per le ginocchia.

Crema Ginocchia

www.naturawaren.it

In farmacia e parafarmacia

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

akut Genu

Allga San

Dona sollievo con una sensazione di benessere

Trattamento cosmetico per le ginocchia.

Crema Ginocchia

www.naturawaren.it

In farmacia e parafarmacia

Anno 46 - N° 39

Martedì 16 febbraio 2021

In Italia € 1,50

LE SPINE DEL GOVERNO

La Lega è già un problema

Dopo lo stop allo sci, il responsabile del Turismo Garavaglia contro Cts e Speranza. Salvini incontra Zingaretti Lite in Forza Italia, Berlusconi "commissaria" i ministri con Tajani. Conte rilancia: credo ancora al patto Pd-5S

Variante inglese del virus, si rischia un altro lockdown. Esperti divisi

L'analisi

La trappola dell'incertezza

di Sergio Rizzo

C'è solo una cosa che più del virus fa male all'economia: l'incertezza. E purtroppo va detto che nonostante il cambio di governo, mentre la Lega diventa subito un problema per Draghi, ancora nulla sembra cambiare. Sta a provarlo la decisione di tenere chiusi fino al 5 marzo gli impianti sciistici, presa soltanto a poche ore dall'apertura delle piste già prevista per ieri. I gestori delle strutture che vivono grazie al turismo invernale aspettavano quel giorno come la manna dal cielo, per avere un po' d'ossigeno. Non avrebbero di sicuro salvato la stagione, ma avrebbero almeno avuto qualche opportunità per garantirsi la sopravvivenza. Avevano fatto provviste, sanificato gli ambienti e investito nelle attrezzature necessarie a evitare il rischio di contagio, preparato le piste, assunto personale precario per qualche settimana di lavoro, comprato il carburante per i generatori. Tutto inutile. Con le varianti del coronavirus in agguato, il pericolo è ancora troppo elevato.

● continua a pagina 27

Prima ancora della fiducia - domani Draghi parlerà al Senato, giovedì alla Camera - lite tra ministri: Salvini e il leghista Garavaglia attaccano gli esperti del Cts e Speranza per lo stop allo sci. Anche Forza Italia è in subbuglio: Berlusconi nomina Tajani coordinatore nazionale. E Conte torna alla sua cattedra a Firenze «ma non lascio la politica».

● da pagina 2 pagina 11

Domani al Senato

Il discorso di Draghi "Unità e tre riforme"

di Claudio Tito

Tre cardini ineliminabili, alcune riforme prioritarie. E una richiesta: «Unità». Saranno questi i capisaldi del discorso che domani Mario Draghi terrà al Senato per chiedere la fiducia. Un intervento che, almeno nella fase preparatoria, il presidente del consiglio vorrebbe piuttosto sintetico.

● a pagina 9

Il reportage

Il fortino dell'Isis nell'Iraq dimenticato



▲ Le operazioni I militari iracheni a Kirkuk a caccia di militanti dell'Isis

dal nostro inviato Pietro Del Re ● a pagina 14

Le idee

Vi racconto la mia sfida per un mondo a emissioni zero

di Bill Gates



Ci sono due numeri da sapere se si parla di cambiamento climatico. Il primo è cinquantuno miliardi. Il secondo è zero.

● alle pagine 30 e 31

Un piano Obama per l'Italia Vantaggi e limiti di un sogno

di Alec Ross

Nei giorni successivi all'elezione di Barack Obama, nel 2008, un piccolo gruppo di persone, fra cui il sottoscritto, occupò due piani di un anonimo edificio governativo a Washington. Il nostro compito primario era elaborare un piano per salvare l'economia americana, nel pieno della crisi finanziaria emergente.

● a pagina 27

IL NUOVO LIBRO DI

CARLO VERDONE

LA CAREZZA DELLA MEMORIA

BOMPIANI GIUNTI IN LIBRERIA E IN EBOOK

La Champions

Il destino di Messi Battere Parigi e poi sposarla

di Paolo Condò

La sera del 10 aprile 2013 il Camp Nou ammutolì per venti lunghi minuti, e ce li ricordiamo uno per uno considerato che quello stadio, quando è riempito dalla brava gente di Barcellona, respira sincronizzato, quasi fosse guidato da un direttore d'orchestra.

● alle pagine 34 e 35

La stella del volley



Paola Egonu "Le Olimpiadi per rinascere"

di Cosimo Cito ● a pagina 21

L'attrice



Zendaya "Merito il potere e lo difendo"

di Silvia Bizio ● a pagina 32

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

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Croazia € 3,27 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con CD Beethoven € 11,40

NZ



Birmania Pugno di ferro dei militari nelle città I civili: "Ora il mondo non stia più a guardare"

SARA PERREA - PP. 14-15



Champions Capello: "Il Porto è un'insidia ma ora la Juve di Pirlo non può sbagliare"

L'INTERVISTA DI ANTONIO BARILLA - PP. 28-29



LA STAMPA

MARTEDÌ 16 FEBBRAIO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 46 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

A LIVIGNO TURISTI SULLE PISTE IN TAXI, APERTI PER PROTESTA MOLTI RIFUGI. ARCURI VERSO UN RIDIMENSIONAMENTO

Draghi non basta, lite sul lockdown

Un caso lo stop allo sci, la Lega contro Speranza: non può decidere da solo. Allarme per le varianti del virus

L'EDITORIALE

LA FALSA PARTENZA

Siamo grati a Mario Draghi, che nella prima riunione del Consiglio ha pregato i suoi ministri di limitare le dichiarazioni perché «il governo parla solo dopo aver fatto qualcosa». Principio indiscutibile e condivisibile, che marca una cesura netta con il caos creativo dei governi precedenti. Ma la gestione del dossier sci e del caso Ricciardi è purtroppo una «falsa partenza». Non segnala il nuovo che avanza, ma il vecchio che resiste. Di fronte al Covid e alle sue pericolose varianti abbiamo sempre appoggiato misure draconiane, ancorché dolorose. Ma qui siamo oltre. Non si può fissare la ripresa delle attività sciistiche con un mese di anticipo, e poi decidere la prova improvvisa del lockdown a poche ore dalla riapertura. E se lo si fa, perché il rischio dei contagi lo impone, allora si ha il dovere di spiegare ai cittadini le ragioni di un'ordinanza urgente che fa saltare i piani di tante famiglie e ricavi di tante imprese.

Sarebbe bastato almeno che il riconfermato ministro della Salute si fosse presentato ai giorni di prima serena, per dare conto al Paese di scelte gravi decisioni. Non lo ha fatto, e ora Speranza è già nel mirino di un ministro leghista, Garavaglia. Baruffe chiozzotte, degne di un pentapartito della Prima Repubblica, non di una Grande Coalizione della Terza. Lo stesso vale per l'incontenibile foga esteriorità dei virologi, che fuori dai circuiti istituzionali non fa aumentare la precauzione ma solo la frustrazione (come dimostra la "rivolta di San Valentino" dei ristoratori). Al nuovo governo si richiedono trasparenza, tempestività e responsabilità. Dobbiamo prendere atto che in queste ore di battaglia al coronavirus mancano tutte e tre. Draghi dovrà rimediare in fretta. Parlare poco va benissimo. Ma a una sola condizione: che si parli chiaro. M. G.A.

Nel governo è scontro sul lockdown. Un caso lo stop allo sci. La Lega attacca il ministro Speranza: non può decidere da solo. A Livigno turisti sulle piste in taxi. Il commissario Arcuri verso un ridimensionamento. SERVIZI - PP. 2-7

IL COMMENTO

SOLO PIÙ VACCINI CI SALVERANNO

ANTONELLA VIOLA

Lo ripetevamo da settimane: Le varianti vanno tenute sotto stretto controllo perché altrimenti possono complicare notevolmente la gestione dell'epidemia. - P. 21

L'APPELLO

TORNILA MUSICA SUONATA DAL VIVO

FEDEZ

La problematica che riguarda la ripartenza del comparto musica è semplice: in Italia le maestranze della musica hanno creato dei compartimenti di prestigio. Fino a che punto riusciranno a vivere senza lavoro? Se non si riparte ora, quando si ripartirà? La musica, il cinema sono vitali per la salute di ogni essere umano. - P. 22

BLOCCO DEI LICENZIAMENTI, FACCIA A FACCIA MEZZORA ALLA CAMERA. FRANCO ALL'EUROGRUPPO

Lavoro, vertice Zingaretti-Salvini

Sull'emergenza lavoro vertice Zingaretti-Salvini: mezz'ora di confronto sul blocco dei licenziamenti. Debutta in Europa Daniele Franco. Il ministro dell'Economia assicura: "L'Italia vincerà le sfide strutturali". BARONI, BRESOLIN E LA MATTINA - PP. 8-9

L'ANALISI

SE IL SUPERDEBITO DIVENTA LEGGERO

GUIDO MARIA BRERA

Nella danza delle stelle, ci sono momenti preziosi in cui gli astri si allineano. Si tratta di eventi attesi e rari. Ora, per la prima volta dopo decenni, qualcosa di simile sembra disegnarsi nei cieli del nostro Paese. CONTINUA A PAGINA 21

BUONGIORNO

Poche settimane fa ho raccontato la pessima scena del segretario del Pd affiancato dal vicesegretario e dai capigruppo di Camera e Senato che lasciavano il Quirinale, e dietro di loro Valentina Cuppi, presidente del Pd e sindaco di Marzabotto. Una città molto simbolica, ricordavo, e aveva l'aria d'essere simbolica anche la presenza di Cuppi, unica donna e relegata in coda. Lo dicevo perché la forma è sostanza, e quella forma troglodita lasciava intendere una troglodita sostanza. Alla mia annotazione si replicò con qualche risentimento: come osavo mettere in dubbio le qualità morali della sinistra? Come osavo sostenere - al pari del grande Emanuele Macaluso - che raramente c'è corrispondenza fra ciò che nel Pd si dice e ciò che nel Pd si fa? Vabbè, s'è visto: zero ministre. In queste ore ho letto considerazioni di-

verse - non quelle risapute e consuete sulla tradita parità di genere - da Michela Murgia su La Stampa, da Marianna Madia, da Cristiana Alicata, da Roberta Pinotti, da Concita De Gregorio su Repubblica, da Giulia Siviuro sul Post, e da Giulia Siviuro mi pare arrivi la rigenerante riflessione che le riassume tutte: «Il femminismo di Stato mette al centro la pratica della spartizione e della rivendicazione di quote, nient'altro. Tutto molto poco trasformativo e intrinsecamente subalterno. La naturale conseguenza è l'indignazione, una postura che di nuovo lascia esattamente tutto com'è». E cioè, per tornare a Valentina Cuppi, a ogni Valentina Cuppi del mondo, quando si è lasciate dietro si può restare dietro, oppure si può chiedere permesso, o forse si può assestare una spallata e provare a passare avanti.

Il sorpasso

MATTIA FELTRI



IL CASO

AFRICANA E DONNA LA SVOLTA DEL WTO

FRANCESCA SFORZA



Ngozi Okonjo-Iweala, 66 anni

Tre europei, un neozelandese, un thailandese e un brasiliano. A interrompere la catena di uomini al comando della Wto dall'anno della sua creazione nel 1995 è arrivata ora Ngozi Okonjo-Iweala, prima donna e prima africana ad essere nominata segretario generale. - P. 21

LA STORIA

LA GRETA INDIANA CHE DELHI TEME

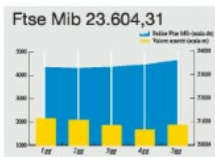
CARLO PIZZATI



Disha Ravi, 22 anni

Sabato la polizia è arrivata a casa dei genitori della Greta Thunberg d'India, a Bangalore. Disha Ravi è la fondatrice della sezione indiana di Friday for Future. Si batte per l'ambiente perché ha due nonni contadini e ha visto come il riscaldamento globale distrugge le campagne. - P. 17





BORSA +0,83% 1€ = \$1,2129

BORSE ESTERE

Dow Jones	31.458	▲
Nasdaq	14.096	▲
S&P 500	3.806	▲
Nikkei	30.004	▲
Francoforta	14.108	▲
Zurigo	10.841	▲
Londra	5.796	▲
Dax	5.796	▲

INDICATORI

Euro-Barline	0,8723	▼
Euro-Yen	127,72	▼
Euro-Fr.Sv.	1,0829	▼
Euro-Yuan	7,8332	▲
Btp 10 Y	0,8270	▲
Bund 10 Y	-0,2010	▲

FUTURE

Euro-Btp	100,00	▼
Euro-Bund	172,26	▼
Ftse Mib	23,506	▲

VALUTE

Euro-Dollaro	1,2129	▲
--------------	--------	---

A pochi giorni dall'addio a Unicredit Mustier è già in tandem con Arnaut

Lanceranno una spacc per investire in società finanziarie europee. Il timone a De Giorgi. Prevista l'ipo ad Amsterdam **Gualtieri a pagina 7**

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

MF Fashion inaugura la sua prima green issue con Zegna

Il designer Sartori: Servono sgravi fiscali per la moda eco **servizi in MF Fashion**
Anno XXXIII n. 032
Martedì 16 Febbraio 2021
€2,00 *Classificatori*



Con MF Magazine for Fashion n. 108 a €5,00 (€10,00 + €1,00). Con MF Magazine for Living n. 51 a €5,00 (€10,00 + €1,00). Con MF Magazine n. 107 a €5,00 (€10,00 + €1,00). Spedite in A.P. al n. 111. Abbon. 026 Milano - 0471 (04) - 049 (04) - 049 (04) - 049 (04)

FUORI PISTA LO STOP IMPROVVISO AL SETTORE TURISTICO MONTANO PRESENTA IL CONTO

Draghi deve già trovare 11 mld

Al **premier** tocca fronteggiare la prima grana con la **Legha**, che chiede subito **ristori**
Polemiche anche sugli **scienziati** che vogliono il lockdown. Ma lo **spread** resta a 90
Il **ritorno** dei mandarini di Stato chiude **l'epoca** dell'uno vale uno: 5 Stelle nel **caos**

IL PETROLIO WTI SUPERA 60 DOLLARI E DÀ UNA SPINTA ALLE BORSE: PIAZZA AFFARI +0,8%

 <p>CONTENZIOSI PER 10 MILIARDI <i>Soluzione vicina per le cause Mps: in campo un pool di assicurazioni</i></p>	<p>CONFERMATO MF Novelli nominato presidente di Euronext</p>	<p>BORSA DI LONDRA +2,6% <i>Exploit del Ftse 100 per il successo delle vaccinazioni nel Regno Unito</i></p> 
--	--	---

LUCE. ENERGIA CHE MUOVE IL FUTURO.

CITIZEN®
BETTER STARTS NOW

€ 219

Eco-Drive: un passo nel futuro delle energie pulite.

Ci sono momenti in cui il progresso fa un deciso passo in avanti. Rompe le regole, scrive la storia. Il 1910 Citizen lanciò il primo orologio al mondo che funzionava a pila. Oggi grazie alla straordinaria precisione raggiunta dalla tecnologia Eco-Drive, esclusiva di Citizen, l'orologio è alimentato da ogni fonte di luce, senza più la necessità di sostituire la batteria.

Sistema Eco-Drive
A carica luce, naturale e efficace. I nostri concettuali a due passi da casa tua: scopri i nuovi modelli Citizen presso i rivenditori selezionati, dove passione, tradizione e competenza si uniscono per darti il consiglio giusto e risolvere la migliore soluzione e dopo l'acquisto. Scopri l'intera collezione a partire da € 129 www.citizen.it

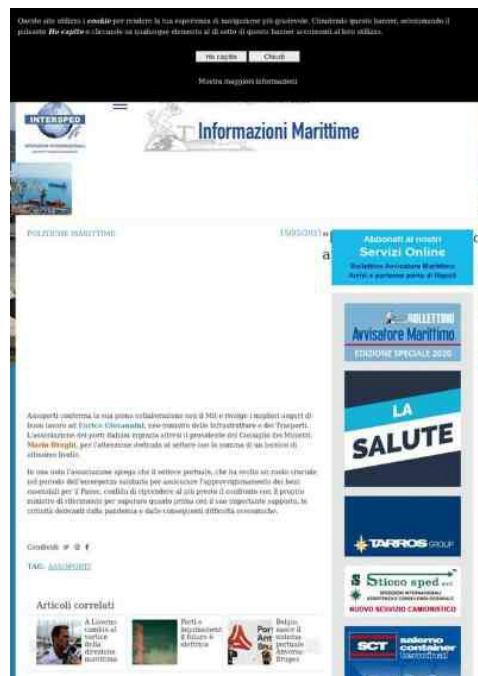
Informazioni Marittime

Primo Piano

"Buon lavoro, ministro": Assoporti fa gli auguri a Giovannini

L'associazione dei porti italiani confida di riprendere al più presto il confronto con il Mit

Assoporti conferma la sua piena collaborazione con il Mit e rivolge i migliori auguri di buon lavoro ad Enrico Giovannini, neo-ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'associazione dei porti italiani ingrazia altresì il presidente del Consiglio dei Ministri, Mario Draghi, per l'attenzione dedicata al settore con la nomina di un tecnico di altissimo livello. In una nota l'associazione spiega che il settore portuale, che ha svolto un ruolo cruciale nel periodo dell'emergenza sanitaria per assicurare l'approvvigionamento dei beni essenziali per il Paese, confida di riprendere al più presto il confronto con il proprio ministro di riferimento per superare quanto prima con il suo importante supporto, le criticità derivanti dalla pandemia e dalle conseguenti difficoltà economiche.



Governo Draghi: Enrico Giovannini ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Roma. Il prof Enrico Giovannini è il nuovo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; l'altro ieri davanti al Presidente della

Redazione

Roma . Il prof Enrico Giovannini è il nuovo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; l'altro ieri davanti al Presidente della Repubblica Sergio Mattarella il governo del premier Draghi ha prestato giuramento. Il prof Giovannini, sessantatreenne, economista, statistico e accademico italiano, è stato tra l'altro responsabile del settore statistico dell' Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE), presidente dell' Istituto Nazionale di Statistica (Istat) e professore di statistica economica presso la Facoltà di Economia dell' Università di Roma 'Tor Vergata'. Inoltre dall' aprile 2013 al febbraio 2014 Giovannini è stato ministro del Lavoro e delle politiche sociali nell' esecutivo guidato da Enrico Letta. **Brindisi**, nel 2018, ha conosciuto il prof Giovannini in occasione di un incontro organizzato dalla Pastorale Sociale dell' Archidiocesi di **Brindisi** e Ostuni, curata da S.E. Mons. Domenico Caliandro e dal responsabile Don Mimmo Roma sul tema 'Ambiente e Lavoro sviluppo sostenibile'? In quell' occasione il neo Ministro si rese conto delle potenzialità e della polifunzionalità del **porto** di **Brindisi**, quale 'porta d' oriente' da e per l' Europa. Al prof Giovannini i migliori auguri di buon lavoro da parte della redazione de 'ILNAUTILUS'.



Gli auguri di buon lavoro al Ministro Giovannini da parte di Assoporti

L'Associazione dei Porti Italiani rivolge i migliori auguri di buon lavoro al Prof. Enrico Giovannini, neo-Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e ringrazia il Presidente del Consiglio dei Ministri, Prof. Mario Draghi, per l'attenzione dedicata al nostro settore con la nomina di un tecnico di altissimo livello. Il settore portuale, che ha svolto un ruolo cruciale nel periodo dell'emergenza sanitaria per assicurare l'approvvigionamento dei beni essenziali per il Paese, confida di riprendere al più presto il confronto con il proprio Ministro di riferimento per superare quanto prima con il suo importante supporto, le criticità derivanti dalla pandemia e dalle conseguenti difficoltà economiche.



'Un tecnico di altissimo livello'

Assoportri augura un buon lavoro al neo-Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Enrico Giovannini

ROMA / CIVITAVECCHIA - L'Associazione dei Porti Italiani rivolge i migliori auguri di buon lavoro al Prof. Enrico Giovannini, neo-Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e ringrazia il Presidente del Consiglio dei Ministri, Prof. Mario Draghi, per l'attenzione dedicata al settore con la nomina di un tecnico di altissimo livello: <>.



Tempo scaduto per il ricorso del governo contro l'UE. Ora il futuro dei porti italiani è nelle mani delle AdSp

Genova Tempo scaduto. Il governo italiano non ha depositato il ricorso alla Corte di Giustizia europea contro la decisione di Bruxelles di imporre l'esclusione della natura tributaria dei canoni demaniali e di tutte le altre tasse portuali alle sedici Autorità di Sistema Portuale (AdSP) italiane. Il ricorso, annunciato all'inizio di gennaio dall'ex ministra dei Trasporti Paola De Micheli e sostenuto da buona parte del cluster marittimo-portuale, doveva essere depositato entro oggi. Ma purtroppo non è mai partito perché nelle ultime settimane la crisi di governo ha di fatto bloccato l'agenda politica del Consiglio dei ministri. Senza il ricorso del governo, il futuro assetto giuridico dei porti italiani dipenderà esclusivamente dalle 16 AdSP che dovranno presentare un ricorso cumulativo contro Bruxelles entro il 5 aprile. Il ricorso sarà accompagnato da un intervento adesivo da parte di Assoport. Promesso dall'associazione, l'intervento può rappresentare una testimonianza politica importante in difesa dei porti italiani, a maggior ragione adesso che è venuto meno il ricorso del governo. Per dare maggiore peso all'azione dell'Italia in Europa, una possibile soluzione potrebbe essere anche quella di ottenere l'endorsement da parte del nuovo esecutivo a sostegno del ricorso individuale delle 16 AdSP. La soluzione è certamente percorribile e auspicabile, a questo punto resta da capire quale sarà l'orientamento politico del governo Draghi e del neo ministro dei Trasporti Enrico Giovannini.



La Nuova di Venezia e Mestre

Trieste

LOGISTICA

«Concorrenza sleale del porto di Trieste»

Una società chiama in causa lo scalo giuliano: «Le agevolazioni ai camion della Turchia penalizzano gli altri scali»

GIANNI FAVARATO

Torna alla ribalta la vecchia polemica, aperta da quasi 30 anni, sui "privilegi" che gode il porto di Trieste - a scapito di tutti gli altri del mare Adriatico, Venezia compresa - che vede in continua crescita il traffico marittimo di traghetti ro/ro che trasportano i camion carichi di merci dalla Turchia. Malgrado la pandemia e le conseguenti difficoltà del traffico marittimo internazionale, il traffico di merci ro/ro (carichi rotabili) è aumentato l'anno scorso del 7% sul 2019, con 243.500 unità transitate, a differenza, per esempio, di quello di Fusina, nel porto di Venezia, che ha chiuso il 2020 con un -8,3%. L'ex presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, aveva sollevato il problema più volte prima e dopo l'apertura del nuovo terminal ro/ro veneziano delle cosiddette "Autostrade del mare", a Fusina, senza alcun risultato. Ora - come riporta il quotidiano on line "Shipping Italy.it" - a "ribellarsi" sono alcuni operatori del porto di Bari che hanno chiamato in causa Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale (Trieste), in qualità di amministratore unico di Ram spa (Rete Autostrade Mediterranee). La società Istop Spamat, che gestisce un terminal negli scali di Barletta, Molfetta e Bari, ha inviato una lettera, per denunciare un caso di "concorrenza sleale", a Zeno D'Agostino e ai ministeri dell'Economia, delle Infrastrutture e dei Trasporti, alle Autorità Antitrust e di Regolazione dei Trasporti, nonché a tutte le Autorità Portuali dell'Adriatico e ad **Assoporti**. Oggetto della lettera sono le «esenzione del pagamento delle tasse automobilistiche per i veicoli, immatricolati in Turchia, che effettuano trasporto merci esclusivamente da e per il porto di Trieste, creando così un regime di agevolazioni esclusivamente a favore del porto di Trieste sebbene gli operatori turchi, già negli anni '90, avessero reiteratamente espresso la volontà di servirsi di tutti i porti italiani che si affacciano sull'Adriatico». La società barese nella lettera chiede a Zeno D'Agostino che «in considerazione del ruolo ricoperto in qualità di amministratore unico di Ram, si faccia parte attiva ai fini della tutela della effettiva concorrenza dei sistemi portuali e dei vettori marittimi che vi operano con scali regolari, nonché a difesa del "Programma nazionale delle Autostrade del mare" di cui Ram, per contro del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è il soggetto attuatore». A Zeno D'Agostino, amministratore di Ram, ma anche presidente del porto di Trieste, si chiede quindi «proponga l'abrogazione della agevolazione concessa al solo porto di Trieste o, in alternativa, l'estensione dell'agevolazione attualmente prevista per il porto di Trieste anche a tutti i porti italiani o quantomeno a quelli dell'Adriatico sempre più coinvolti nei traffici commerciali con la Turchia». --gianni favarato © RIPRODUZIONE RISERVATA.



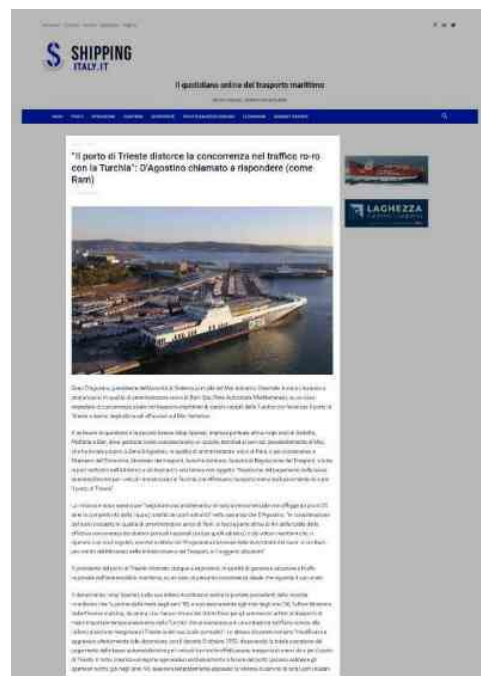
Shipping Italy

Trieste

Il porto di Trieste distorce la concorrenza nel traffico ro-ro con la Turchia: D'Agostino chiamato a rispondere (come Ram)

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, è stato chiamato a pronunciarsi, in qualità di amministratore unico di Ram Spa (Rete Autostrade Mediterranee), su un caso segnalato di concorrenza sleale nel trasporto marittimo di carichi rotabili dalla Turchia che favorisce il porto di Trieste a danno degli altri scali affacciati sul Mar Adriatico. A sollevare la questione è la società barese Istop Spamat, impresa portuale attiva negli scali di Barletta, Molfetta e Bari, dove gestisce come concessionario un piccolo terminal al servizio prevalentemente di Msc, che ha inviato proprio a Zeno D'Agostino, in qualità di amministratore unico di Ram, e per conoscenza a Ministero dell'Economia, Ministero dei trasporti, Autorità Antitrust, Autorità di Regolazione dei Trasporti, a tutte le port authority dell'Adriatico e ad **Assoport**, una lettera con oggetto: Esenzione del pagamento delle tasse automobilistiche per i veicoli immatricolati in Turchia che effettuano trasporto merci esclusivamente da e per il porto di Trieste. La missiva è stata spedita per segnalare una problematica di natura concorrenziale che affligge da più di 25 anni la competitività della (quasi)

totalità dei porti adriatici nella speranza che D'Agostino, in considerazione del ruolo ricoperto in qualità di amministratore unico di Ram, si faccia parte attiva ai fini della tutela della effettiva concorrenza dei sistemi portuali nazionali (inclusi quelli adriatici) e dei vettori marittimi che vi operano con scali regolari, nonché a difesa del Programma nazionale delle Autostrade del mare' di cui Ram, per contro del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è il soggetto attuatore. Il presidente del porto di Trieste chiamato dunque a esprimersi, in qualità di garante e attuatore a livello nazionale dell'intermodalità marittima, su un caso di presunta concorrenza sleale che riguarda il suo scalo. Il denunciante, Istop Spamat, nella sua lettera ricostruisce anche le puntate precedenti della vicenda ricordando che a partire dalla metà degli anni '80, e successivamente agli inizi degli anni '90, l'allora Ministero delle Finanze stabiliva, da prima, una nuova misura del diritto fisso per gli autoveicoli adibiti al trasporto di merci importate temporaneamente dalla Turchia' che si sostanziava in una riduzione tariffaria dovuta alla (allora) posizione marginale di Trieste (e del suo scalo portuale). Lo stesso dicastero romano modificava e aggravava ulteriormente tale distorsione, con il decreto 8 ottobre 1993, disponendo la totale esenzione del pagamento delle tasse automobilistiche per i veicoli turchi che effettuavano trasporto di merci da e per il porto di Trieste. Il tutto, creando un regime agevolativo esclusivamente a favore del porto giuliano sebbene gli operatori turchi, già negli anni '90, avessero reiteratamente espresso la volontà di servirsi di tutti i porti italiani dell'Adriatico. Secondo l'impresa terminalistica presieduta da Vito Totorizzo il decreto ministeriale del '93 (ad oggi ancora vigente) avrebbe indirizzato il traffico ro-ro dalla Turchia solo su Trieste penalizzando il porto di Bari e gli altri scali dell'Adriatico creando un effetto distorsivo in termini di traffico sia tra porti che tra linee di collegamento marittimo, obbligando, di fatto, anche gli automezzi (e più in generale i veicoli) con merce destinata al centro-sud a sbarcare a Trieste per poi scendere lungo la penisola con evidenti negative conseguenze in termini di congestione della rete autostradale, di costi energetici e di inquinamento. La denuncia aggiunge ancora: Ciò in sostanza starebbe a significare che, ad oggi, un automezzo turco, sbarcato nel porto di Trieste, non possa utilizzare per il viaggio di ritorno il porto di Bari o qualsivoglia altro scalo dell'Adriatico (o nazionale) ma sarebbe obbligato a ripercorrere tutta la dorsale adriatica e imbarcarsi nel porto giuliano per il ritorno in



Turchia. Istop Spamat segnala dunque che l'attuale contesto avrebbe determinato un'impropria agevolazione tariffaria concessa al porto di Trieste; agevolazione che, sempre stando a quanto ci risulta, sarebbe stata lamentata



Shipping Italy

Trieste

a più riprese nel corso degli ultimi anni anche da alcuni dei principali operatori marittimi attivi nei porti adriatici. Nella lettera si parla poi di situazione in evidente contrasto con la necessità di favorire e incentivare l'attivazione delle autostrade del mare, con le regole dettate ai fini della concessione' degli aiuti di Stato posto che la rinuncia alla percezione di un imposta/tassa costituisca aiuto. In conclusione a D'Agostino viene chiesto un urgente intervento volto a considerare l'opportunità affinché Ram proponga l'abrogazione della agevolazione concessa al solo porto di Trieste o in alternativa l'estensione dell'agevolazione attualmente prevista per il porto di Trieste anche a tutti i porti italiani o quantomeno a quelli dell'Adriatico sempre più coinvolti nei traffici commerciali con la Turchia. La palla passa ora all'amministratore unico di Ram Spa, nonché presidente dell'AdSP che governa il porto di Trieste. Nicola Capuzzo

Shipping Italy

Trieste

Trieste, ro-ro e concorrenza distorta: D'Agostino risponde a Istop Spamat

Il caso sollevato da SHIPPING ITALY in merito all'accusa di distorsione della concorrenza nel trasporto marittimo ro-ro con la Turchia generata dai privilegi di cui gode il porto di Trieste a danno degli altri scali dell'Adriatico ha prontamente innescato una pronta risposta da parte di Zeno D'Agostino che non si sottrae ad alcune prime riflessioni. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale e amministratore unico di Rete Autostrade Mediterranee Spa, al quale è indirizzata la missiva inviatagli dal terminalista pugliese Istop Spamat, ha prontamente replicato dicendo: Risponderemo. Salvo poi precisare: Chiaro che si tratta di accordi internazionali che prescindono dalla buona volontà di una società del Governo e dal sottoscritto. Faremo il possibile. D'Agostino più nel dettaglio ha aggiunto: Non è il momento migliore per trattare queste cose, perlomeno aspetterei di capire se e come Ram continuerà a lavorare in sinergia col Mit. Quindi, a prescindere dal tema, in questo momento siamo in attesa di capire le linee guida del Ministro. A prescindere da tutto sul tema lavoreremo sicuramente, ma sono questioni internazionali, non le cura l'amministratore unico di una partecipata, seppur dedicata al tema, senza avere input ministeriali. Il destinatario della lettera conclude dicendo: Totorizzo (il fondatore e vertice di Istop Spamat, ndr) dà a Ram e al sottoscritto poteri che non ha. Siamo una società inhouse e come tale lavoriamo su indicazioni ministeriali e solo su quelle. Sembra che da quando sono arrivato io Ram sia diventata qualcos'altro ma così non è. Comunque, ripeto, lavorerò su questa segnalazione e su questo Ram ci sarà sempre. Per studiare e analizzare le migliori soluzioni per la logistica nazionale, soprattutto quella connessa alle autostrade del mare.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Jack-up e Cavalletta, 80 milioni fermi Mose, c'è il nodo della manutenzione

I Ritardi si accumulano. Fermo il progetto di trasferire il centro a Marghera. Scontri sulla lunata, conche incomplete

ALBERTO VITUCCI

Dopo il jack-up, la Cavalletta. Che fine ha fatto la grande macchina galleggiante costruita dalla ditta Fagioli per sollevare le paratoie? E' costata 25 milioni di euro. «Il suo acquisto, scriveva il commissario del Consorzio Giuseppe Fiengo nella relazione trimestrale al prefetto di Roma, «è stato reso necessario per i ritardi nella riparazione del jack-up. La grande nave gialla, costruita da Mantovani per togliere e installare le paratoie sul fondo, di milioni ne è costata 52. Ma si era guastata prima ancora di prendere servizio. Altri 7 ne sono stati spesi per rimetterla in navigazione. Così le funzioni del jack-up le ha fatte a metà prezzo la cavalletta costruita da Fagioli. Per adeguarla a una maggiore durata nel tempo (almeno 50 anni) sono stati pagati altri lavori di sistemazione per tre milioni. Un fiume di denaro impiegato per la costruzione dei due mezzi di trasporto delle paratoie del Mose. E il problema della manutenzione che torna alla ribalta. Tra pochi mesi, entro il 31 dicembre, il Mose dovrebbe essere concluso e collaudato. E il nodo della manutenzione non è risolto. Su questo punto i progetti sono in grave ritardo. Nulla si sa ad esempio del luogo dove saranno spostate le paratoie bisognose di essere verniciate e ripulite dal fouling. La vernice si è scrostata nella barriera di Treporti, come si è visto durante i test di prova. E come da progetto almeno una volta al mese una paratoia dovrà essere tolta dal fondale e portata nel centro di manutenzione, sostituendola con quella di riserva. Ma il progetto del Provveditorato sul trasferimento della linea di manutenzione a Marghera è fermo. Bloccato da tre anni, nonostante l'ex provveditore Roberto Linetti avesse ordinato di sospendere i lavori all'Arsenale e di trasferire tutto nell'area ex Pagnan, di proprietà Mantovani, già messa in sicurezza e bonificata. L'Arsenale in questo modo potrà essere restituito alla cantieristica e ad attività compatibili, come nella sua storia. Manutenzione e tante criticità da risolvere. Come la sostituzione di tubi e valvole danneggiate. Il controllo delle infiltrazioni sott'acqua e nelle giunture tra un cassone e l'altro. E infine le conche di navigazione. Quella di Malamocco è costata 330 milioni, ma non è adatta alle grandi navi. Troppo piccola e pericolosa per via delle correnti. Per sistemarla ci vorranno almeno 30 milioni. Ma non potrà essere come si sa da tempo la soluzione alternativa per il porto. Le chiusure sempre più frequenti del Mose, dovute all'aumento del livello del mare, impongono altre scelte strategiche. Incompiuta anche la conca di Chioggia. Durante le ultime aperture del Mose i pescherecci sono rimasti bloccati in mare durante la tempesta. La conca di Chioggia non è ancora ultimata. Così la lunata di San Nicolò. Crollata in mare il giorno dopo il collaudo. 41 milioni il costo, 7 milioni di danni. Cause e ricorsi ancora sospesi. I guai del Mose non finiscono mai. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

possibile danno erariale

Cerniere corrose Vanno sostituite Ma la gara è ferma

A.V.

Le cerniere del Mose vanno sostituite. Così come sono non potranno durare cento anni, come garantito dal progetto. Ma la gara è ferma da quattro mesi. E adesso c'è chi pensa di rivolgersi alla magistratura contabile per «possibile danno erariale». Il 19 ottobre scorso infatti si è conclusa la prima fase della procedura di gara bandita un anno fa dagli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. 36 milioni di euro per la ricerca, sviluppo e fabbricazione del gruppo cerniere connettore delle paratoie della bocca di porto Malamocco, Chioggia, San Nicolò e Treporti. Tre le imprese che erano state ammesse. Cimolai, l'azienda friulana che ha costruito le prime paratoie; Fincantieri, il colosso delle costruzioni navali con sede a Marghera; e le industrie De Pretto. Ma quattro mesi dopo, della gara non si sa nulla. Le imprese non sono mai state convocate per i sopralluoghi dal Consorzio Venezia Nuova - il direttore tecnico Francesco Ossola e adesso il liquidatore Massimo Miani - e dunque la procedura è bloccata. Tanto che il dirigente del Provveditorato Francesco Sorrentino, presidente della commissione giudicatrice, ha inviato un mese fa una lettera di allarme al provveditore **Cinzia Zincone**, alla commissaria del Mose Elisabetta Spitz e allo stesso Miani. «A tutt'oggi, e in maniera del tutto ingiustificata e arbitraria il Consorzio non ha provveduto ad organizzare i sopralluoghi», scrive. Nessuna risposta. Forse le cerniere, per cui i tecnici hanno suggerito una modifica ai materiali risultati corrosi non sono più all'ordine del giorno. Oppure si è deciso di affidare i lavori senza gara. --A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il progettista rinaldo

Canale petroli battaglia per la Via «L'erosione non è causa sua»

A.V.

«Vorrei confrontarmi con gli ambientalisti superando le posizioni preconcepite. L' intervento che proponiamo non danneggia l' ambiente. Ma protegge il canale Malamocco-Marghera dall' interrimento. E i sassi sott' acqua ai bordi servono per dissipare l' energia delle onde delle navi. E dunque per difendere la laguna». Daniele Rinaldo, ingegnere e progettista dell' intervento di protezione del canale Malamocco-Marghera, difende la sua proposta. «Le palancole non ci sono più», dice, «restano i sassi. Ma se non vogliamo chiudere il porto quel canale va difeso. Non è nemmeno il solo responsabile dell' erosione. Se guardiamo le carte del 1931, la Busa delle ceppe a Malamocco è già profonda 50 metri. Certo il drizzagno dell' antico canale Fisolo ha accelerato il fenomeno. Ma da San Leonardo a Marghera la situazione è diversa. Un intervento necessario se vogliamo mantenere le navi in laguna». Intanto nelle prossime ore il ministero per l' Ambiente potrebbe pronunciarsi sulla richiesta di Italia Nostra e altre associazioni ambientaliste di sottoporre il progetto alla Valutazione di Impatto ambientale. Provveditorato alle Opere pubbliche e Autorità portuale si erano opposti.

Accettando poi di «verificare l' assogettabilità a Via degli interventi di protezione e conservazione dei fondali del canale Malamocco-Marghera». Un ricorso è anche pendente al Tar del Veneto, presentato da Italia Nostra. Che ricorda come proprio con il canale dei Petroli, aperto alla fine degli anni Sessanta, siano cominciati i guai e l' erosione della laguna. Opinioni diverse. E un allarme che continua. «Quegli interventi», dicono gli ambientalisti, «sono propedeutici al transito delle grandi navi da crociera in laguna». Se il ministero accoglierà la richiesta il progetto dovrà essere sottoposto alla Valutazione di Impatto ambientale nazionale. Rispetto alla prima proposta del 2003 è stato modificato nel 2013, poi ancora lo scorso anno con la sostituzione delle palancole con il legno. --A.V.



lavori a zinola

Cantiere sulla passeggiata presto bar e sala ricreativa

Procedono spediti i lavori nel cantiere della passeggiata a mare di Zinola per la realizzazione di bar, sala ricreativa e servizi. Visto all' inizio con qualche sospetto dai residenti, ora è seguito con curiosità. L' impresa, tra l' altro, non si è fermata neanche nei giorni di maltempo. L' intervento, nato per dotare la spiaggia libera del quartiere di nuovi servizi e garantire un migliore presidio del territorio, è a cura dell' **Autorità di Sistema portuale** del mar Ligure Occidentale per un costo di 431 mila euro. Sono previsti due bassi fabbricati: uno, il più grande, destinato a bar e sala per attività socio ricreative, e l' altro destinato a spogliatoio e servizi igienici. Oltre alla tradizionale muratura, saranno utilizzati materiali come doghe in legno e ampie vetrate, per non «appesantire» la presenza delle nuove strutture nei riguardi della passeggiata e della pista ciclabile. Il nuovo insediamento lascerà inalterata la spiaggia libera del quartiere. Sollecitato dall' amministrazione comunale, l' intervento in corso nasce anche a compensazione dello sgombero avvenuto alcuni anni fa, delle baracche presenti nell' area. m.c. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

SAVONA | 16 FEBBRAIO 2021 | 37

“Siamo ostaggio dei clochard?” Proteste e petizione a San Michele

Baracca di fronte per chiedere più controlli in piazza dell'Artigianato. I residenti: “Troppa sporcizia e fango, situazione solo di essere tranquilli”

ANNOVA PIUMBOTTA SULLA TERZA ANTERA A CASA DI EMIGLIO
Il suprematista può andare ai domiciliari perché ha collaborato con la magistratura

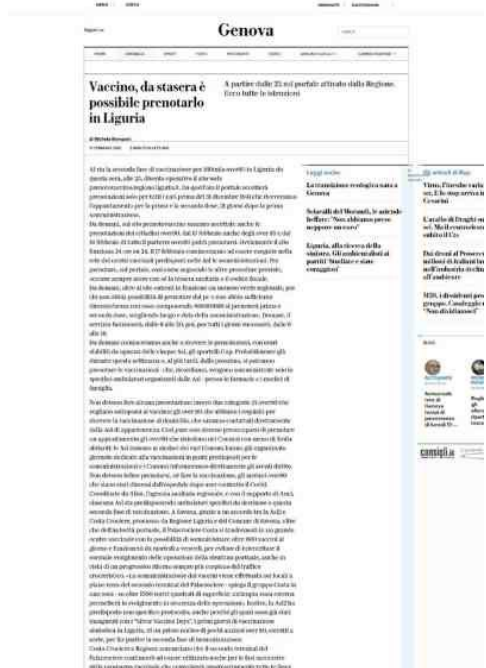
L'UOMO A ZINOLA
Cantiere sulla passeggiata presto bar e sala ricreativa

Sanne, ridotta la "cassa" per gli ottanta lavoratori

Vaccino, da stasera è possibile prenotarlo in Liguria

Michela Bompani

Al via la seconda fase di vaccinazione per 160mila over80 in Liguria: da questa sera, alle 23, diventa operativo il sito web: prenotovaccino.regione.liguria.it. Da quell' ora il portale accetterà prenotazioni solo per tutti i nati prima del 31 dicembre 1941 che riceveranno l' appuntamento per la prima e la seconda dose, 21 giorni dopo la prima somministrazione. Da domani, sul sito prenotovaccino saranno accettate anche le prenotazioni dei cittadini over90, dal 17 febbraio anche degli over 85 e dal 18 febbraio di tutto il parterre over80 potrà prenotarsi. Ovviamente il sito funziona 24 ore su 24. Il 17 febbraio cominceranno ad essere eseguite nella rete dei centri vaccinali predisposti nelle Asl le somministrazioni. Per prenotare, sul portale, così come seguendo le altre procedure previste, occorre sempre avere con sé la tessera sanitaria e il codice fiscale. Da domani, oltre al sito entrerà in funzione un numero verde regionale, per chi non abbia possibilità di prenotare dal pc o non abbia sufficiente dimestichezza con esso: componendo 800938818 si prenoterà prima e seconda dose, scegliendo luogo e data della somministrazione. Domani, il servizio funzionerà, dalle 6 alle 20, poi, per tutti i giorni successivi, dalle 8 alle 18. Da domani cominceranno anche a ricevere le prenotazioni, con orari stabiliti da ognuna delle cinque Asl, gli sportelli Cup. Probabilmente già durante questa settimana o, al più tardi, dalla prossima, si potranno prenotare le vaccinazioni - che, ricordiamo, vengono somministrate solo in specifici ambulatori organizzati dalle Asl - presso le farmacie e i medici di famiglia. Non devono fare alcuna prenotazione invece due categorie di over80 che vogliono sottoporsi al vaccino: gli over 80 che abbiano i requisiti per ricevere la vaccinazione al domicilio, che saranno contattati direttamente dalla Asl di appartenenza. Così pure non devono preoccuparsi di prenotare un appuntamento gli over80 che risiedono nei Comuni con meno di 5mila abitanti: le Asl insieme ai sindaci dei vari Comuni hanno già organizzato giornate dedicate alla vaccinazioni in punti predisposti per le somministrazioni e i Comuni informeranno direttamente gli aventi diritto. Non devono infine prenotarsi, nè fare la vaccinazione, gli anziani over80 che siano stati dimessi dall' ospedale dopo aver contratto il Covid.Coordinate da Alisa, l' agenzia sanitaria regionale, e con il supporto di Anci, ciascuna Asl sta predisponendo ambulatori specifici da destinare a questa seconda fase di vaccinazione. A Savona, grazie a un accordo tra la Asl2 e Costa Crociere, promosso da Regione Liguria e del Comune di Savona, oltre che dell' **Autorità portuale**, il Palacrociere Costa si trasformerà in un grande centro vaccinale con la possibilità di somministrare oltre 600 vaccini al giorno e funzionerà da martedì a venerdì, per evitare di intercettare il normale svolgimento delle operazioni della struttura **portuale**, anche in vista di un progressivo ritorno sempre più cospicuo del traffico crocieristico. «La somministrazione dei vaccini viene effettuata nei locali a piano terra del secondo terminal del Palacrociere - spiega il gruppo Costa in una nota - su oltre 1500 metri quadrati di superficie: un' ampia zona esterna permetterà lo svolgimento in sicurezza delle operazioni». Inoltre, la Asl2 ha predisposto uno specifico protocollo, anche perché gli spazi sono già stati inaugurati con i "Silver Vaccine Days", i primi giorni di vaccinazione simbolica in Liguria, di un primo nucleo di pochi anziani over 80, estratti a sorte, per far partire la seconda fase di immunizzazione.Costa Crociere e Regione annunciano che il secondo terminal del Palacrociere continuerà ad essere utilizzato anche per le



Da domani cominceranno anche a ricevere le prenotazioni, con orari stabiliti da ognuna delle cinque Asl, gli sportelli Cup. Probabilmente già durante questa settimana o, al più tardi, dalla prossima, si potranno prenotare le vaccinazioni - che, ricordiamo, vengono somministrate solo in specifici ambulatori organizzati dalle Asl - presso le farmacie e i medici di famiglia. Non devono fare alcuna prenotazione invece due categorie di over80 che vogliono sottoporsi al vaccino: gli over 80 che abbiano i requisiti per ricevere la vaccinazione al domicilio, che saranno contattati direttamente dalla Asl di appartenenza. Così pure non devono preoccuparsi di prenotare un appuntamento gli over80 che risiedono nei Comuni con meno di 5mila abitanti: le Asl insieme ai sindaci dei vari Comuni hanno già organizzato giornate dedicate alla vaccinazioni in punti predisposti per le somministrazioni e i Comuni informeranno direttamente gli aventi diritto. Non devono infine prenotarsi, nè fare la vaccinazione, gli anziani over80 che siano stati dimessi dall' ospedale dopo aver contratto il Covid.Coordinate da Alisa, l' agenzia sanitaria regionale, e con il supporto di Anci, ciascuna Asl sta predisponendo ambulatori specifici da destinare a questa seconda fase di vaccinazione. A Savona, grazie a un accordo tra la Asl2 e Costa Crociere, promosso da Regione Liguria e del Comune di Savona, oltre che dell' **Autorità portuale**, il Palacrociere Costa si trasformerà in un grande centro vaccinale con la possibilità di somministrare oltre 600 vaccini al giorno e funzionerà da martedì a venerdì, per evitare di intercettare il normale svolgimento delle operazioni della struttura **portuale**, anche in vista di un progressivo ritorno sempre più cospicuo del traffico crocieristico. «La somministrazione dei vaccini viene effettuata nei locali a piano terra del secondo terminal del Palacrociere - spiega il gruppo Costa in una nota - su oltre 1500 metri quadrati di superficie: un' ampia zona esterna permetterà lo svolgimento in sicurezza delle operazioni». Inoltre, la Asl2 ha predisposto uno specifico protocollo, anche perché gli spazi sono già stati inaugurati con i "Silver Vaccine Days", i primi giorni di vaccinazione simbolica in Liguria, di un primo nucleo di pochi anziani over 80, estratti a sorte, per far partire la seconda fase di immunizzazione.Costa Crociere e Regione annunciano che il secondo terminal del Palacrociere continuerà ad essere utilizzato anche per le

fasi successive della campagna vaccinale che coinvolgerà progressivamente tutte le fasce della popolazione, diventando uno dei punti fissi di somministrazione attivati dall' Asl2. Intanto, nella Asl1, di fatto, è già cominciata la seconda fase di vaccinazioni: da sabato, infatti, si stanno somministrando dosi di AstraZeneca ai lavoratori frontalieri, più esposti nell' Asl1 che è al centro di una ri-accelerazione



larepubblica.it (Genova)

Savona, Vado

dell' epidemia a causa della contiguità con il sud della Francia, inserita in "zona scarlatta", la più grave, per l' emergenza contagi. E ieri è proseguita, così come accadrà fino al completamento delle somministrazioni delle seconde dosi, la prima tranche della campagna vaccinale: in tutta la Liguria sono state somministrate il 75% delle dosi consegnate. Sono state somministrate finora 85.658 prime dosi e 38.781 persone hanno ricevuto la seconda dose e sono completamente immunizzate. Ieri però sono state poche le vaccinazioni effettuate: 545. E mancano ancora 40mila seconde dosi per dichiarare completata la prima fase in Liguria.

Al Palacrociera di Savona il Silver Vaccine Day'

Continuerà ad essere utilizzato per le fasi successive della campagna vaccinale

Redazione

SAVONA Il Palacrociera di Savona, ha ospitato la seconda giornata nel territorio savonese del Silver Vaccine Day, la campagna di vaccinazione contro il Coronavirus per gli over 80, promossa dalla Regione Liguria. La somministrazione dei vaccini è stata effettuata nel secondo terminal del Palacrociera, in Calata delle Vele, a seguito di un accordo sottoscritto tra Asl 2 savonese e Costa Crociera, che ha costruito e ha in concessione la struttura portuale. L'accordo è stato promosso da Regione Liguria con il contributo di Comune di Savona, Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, la Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane, la Polizia di Frontiera, U.M.A.A.F. Nel corso delle quattro giornate del Silver Vaccine Day savonese, le prossime oggi e domani all'auditorium di Santa Caterina a Finalborgo, saranno vaccinate in totale 1.200 persone over 80, individuate attraverso sorteggio e contattate direttamente da Liguria Digitale. Il secondo terminal del Palacrociera continuerà ad essere utilizzato anche per le fasi successive della campagna vaccinale, che coinvolgerà progressivamente altre fasce della popolazione, diventando uno dei punti fissi di somministrazione attivati dall'Asl 2 savonese. Grazie anche agli ampi spazi esterni, si prevede che il punto vaccinale del Palacrociera potrà accogliere sino a 600 persone al giorno, contribuendo in maniera efficace alla rapida distribuzione del vaccino nel territorio savonese. La Asl ha sviluppato uno specifico protocollo sanitario e di sanificazione per garantire che le operazioni si svolgano nel massimo della sicurezza, e potrà contare sugli allestimenti già disponibili e utilizzati da Costa Crociera per i protocolli sanitari previsti dalla compagnia per i propri passeggeri. L'utilizzo del terminal per la campagna vaccinale non avrà impatti sull'attività crocieristica, che dovrebbe riprendere a Savona a Marzo con il rientro in servizio dell'ammiraglia Costa Smeralda, seguita progressivamente da altre navi della compagnia italiana. La somministrazione dei vaccini avverrà infatti dal martedì al venerdì, e comunque mai in presenza di navi in porto. Costa Crociera è di casa a Savona da oltre 20 anni. Per questo, a fronte di un'iniziativa di fondamentale importanza come la campagna vaccinale, abbiamo voluto fare il possibile per dare il nostro contributo e venire incontro alle necessità delle autorità sanitarie e dei cittadini per accelerare la distribuzione del vaccino ha dichiarato Mario Zanetti, Chief Commercial Officer di Costa Crociera e direttore generale di Costa Group Asia. La forza di un legame tra un'impresa e il territorio ha detto Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità Sistema portuale del mar Ligure occidentale- si vede nei momenti buoni, quando migliaia di crocieristi affollano e danno colore alla città, e nei momenti difficili, quando abbiamo ospitato le navi la scorsa primavera o adesso i centri per la vaccinazione. Il mare è sempre fonte di valore per la Liguria.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

dopo il fallimento della società il mese scorso

Quattro big su Perini È iniziata la sfida per gli yacht a vela

L' alleanza Sanlorenzo-Ferretti, Italian Sea Group e Palumbo: industria nautica alla conquista di un simbolo del Made in Italy

ALBERTO QUARATI

Genova Sanlorenzo e Ferretti, due dei primi tre cantieri a livello globale nella produzione di maxi-yacht, hanno annunciato la creazione di una nuova società paritetica per rilevare Perini Navi, il maggiore costruttore al mondo di yacht a vela sopra i 45 metri di lunghezza. La società è stata dichiarata fallita dal tribunale di Lucca lo scorso 29 gennaio, sotto 100 milioni di debiti. L' azienda andrà così all' asta, una volta che il curatore fallimentare, Franco Della Santa, stabilirà la data della procedura competitiva. In corsa per i cantieri Perini infatti non c' è solo la compagine ligure con Sanlorenzo (con stabilimenti ad Ameglia e La Spezia, oltre che in Toscana) e Ferretti (che ha la testa in Romagna, ma uno dei maggiori poli produttivi alla Spezia): a inizio febbraio aveva manifestato il proprio interesse per il cantiere (120 lavoratori a Viareggio, 30 alla Spezia, un altro stabilimento a Istanbul che tuttavia non dovrebbe rientrare nel perimetro dell' asta) anche The Italian Sea Group, entrata quest' anno al numero nove al mondo tra i costruttori di maxi-yacht, con base a Marina di Carrara, in quelli che un tempo furono i Nuovi Cantieri Apuania che realizzarono, come ultime costruzioni commerciali prima del salto nella nautica, i traghetti per la compagnia genovese Grandi Navi Veloci. E Perini è rientrato anche nei radar di Palumbo, il gruppo campano cui l' **Autorità portuale** di Genova e Savona aveva assegnato gli ex cantieri Mondomarine di Savona - procedura abortita dopo il ricorso di altre due aziende interessate: l' intera vicenda è in stallo in attesa che l' Authority rinnovi i vertici del Comitato di gestione. La crisi di Perini è iniziata lo scorso maggio 2020, quando l' azienda presentò al tribunale di Lucca domanda di concordato in bianco. Nel corso dell' estate si sono svolte numerose trattative, col gruppo Sanlorenzo da subito impegnato per poter entrare nella gestione della struttura toscana. A gennaio Fenix Holding, la società dell' azionista di riferimento Edoardo Tabacchi (con il 75%, ex proprietario della catena di occhialiera Salmoiraghi & Viganò, ceduta nel 2016 a Luxottica) aveva firmato con i fondi di investimento Blue Skye e Arena Investors la sottoscrizione di un bond a quattro anni da 30 milioni: una proposta di ristrutturazione che tuttavia non ebbe seguito, così che alla fine del mese scorso il giudice ha decretato il capolinea della società. La «passione, l' esperienza e le competenze uniche» di Perini «continueranno a essere tutelate - garantiva ieri Alberto Galassi, amministratore delegato del gruppo Ferretti -. Così come l' indotto del cantiere, che oggi viene salvaguardato, composto di tanti fornitori a cui verrà restituita e assicurata serenità». «Ho cominciato la mia storia professionale nella nautica a Viareggio proprio nel luogo e nell' anno in cui a pochi passi nasceva Perini Navi - aggiunge Massimo Perotti, presidente esecutivo di Sanlorenzo -. Era il 1983 e da allora ho sempre guardato con grande ammirazione al modello di business di questo marchio straordinario. Con la forte determinazione di salvare un marchio italiano dalla storia impareggiabile, nell' interesse del territorio e di tutti gli stakeholder, in primis dipendenti e fornitori, ho manifestato sin dal primo momento la disponibilità di Sanlorenzo ad intervenire per il suo rilancio». --



Il progetto Anche la scelta delle rotte, sfruttando onde e correnti marine, può consentire di ridurre il Co2

Porti e navi, ecocarburanti e impianti green in banchina per la transizione ecologica

Già al lavoro per un cambio di rotta che consenta di governare la ripresa dei traffici tagliando nel contempo le emissioni di sostanze inquinanti. Le proposte di Legambiente ed Enel x

di Massimo Minella Lavorare per la ripresa dei traffici, tagliando in parallelo le emissioni inquinanti delle navi. Possibile? Sì, ma solo a condizione di invertire la rotta. Il punto di partenza è un numero: 90. Il 90 per cento delle merci, infatti, si sposta via mare e quindi non è in alcun modo pensabile di affrontare questo tema, derogando dalla centralità delle navi nell' economia globale. Il problema è però legato alle emissioni inquinanti, sia durante la navigazione, sia in porto, quando per alimentare i servizi i motori restano accesi. Da qui bisogna partire per una rivoluzione che è alla base di una transizione energetica non più rinviabile. Il primo passo è rappresentato dalla possibilità di spegnere i motori delle navi ferme in porto, in attesa di ripartire o per attività di riparazione, alimentando le stesse con l' energia elettrica. È il "cold ironing" che si sta lentamente affermando sulla scena dell' economia marittima, ma che ha bisogno di una forte accelerazione per il suo definitivo decollo. Per fornire energia elettrica alle navi, infatti, consentendo alle stesse di non bruciare carburante, servono strutture di terra adeguate, con spazi attrezzati e postazioni dedicate. Un' approfondita analisi del tema, firmata di recente da Legambiente e Enel x, spiega come riuscendo a fornire il 40% di energia alle navi con il cold ironing i 39 porti italiani riuscirebbero e evitare l' immissione in aria di poco meno di due milioni di tonnellate di Co2 l' anno. Il tema è particolarmente sentito in Liguria, prima regione marittima d' Italia, con tre grandi scali operativi in ogni ambito merceologico e una ripresa già annunciata, non appena sarà terminata l' emergenza sanitaria. Fin troppo semplice capire che lo sviluppo futuro dei porti non può esistere senza innovazione. Diventa quindi necessario proseguire sulle direttrici già indicate dalle due autorità di sistema portuale della regione. Quella del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) e quella del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara) stanno già indirizzando le loro strategie attraverso piani " green" che fanno leva sull' abbattimento progressivo delle emissioni e sul potenziamento della modalità ferroviaria per lo spostamento delle merci. Proprio l' utilizzo del treno, infatti, rappresenta uno dei punti di forza del piano di transizione energetica che fa leva sul contenimento delle emissioni. Per il cold ironing, infatti, Genova e Savona dispongono già di 19 milioni di euro, mentre altri 10 sono stati stanziati per la Spezia. Fondamentale, però, come si diceva prima, resta l' esigenza di governare lo sviluppo dei traffici con la modalità ferroviaria, caricando un numero sempre maggiore di container sul treno. Il dato della Spezia, da questo punto di vista, è già particolarmente incoraggiante, visto che si avvicina al 30 per cento. Genova e Savona sono invece ferme al di sotto del 15 per cento e diventa quindi necessario una rapida inversione di tendenza per far crescere questa percentuale. Si tratta quindi di mettere a punto un piano articolato che dal mare si trasferisca rapidamente a terra, in porto, da qui si trasferisca sul treno. La nave resta l' elemento- cardine da cui partire. È qui che bisogna intervenire cercando di contenere le emissioni inquinanti del carburante, il bunker, il gasolio marino, con impianti che possano trattenere le emissioni inquinanti (retrofitting). Si può però anche agire in modo specifico sul carburante, sostituendolo con lng (gas naturale liquefatto), idrogeno, ammoniaca o batterie per far muovere il mezzo anche durante la



Il tema è particolarmente sentito in Liguria, prima regione marittima d' Italia, con tre grandi scali operativi in ogni ambito merceologico e una ripresa già annunciata, non appena sarà terminata l' emergenza sanitaria. Fin troppo semplice capire che lo sviluppo futuro dei porti non può esistere senza innovazione. Diventa quindi necessario proseguire sulle direttrici già indicate dalle due autorità di sistema portuale della regione. Quella del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) e quella del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara) stanno già indirizzando le loro strategie attraverso piani " green" che fanno leva sull' abbattimento progressivo delle emissioni e sul potenziamento della modalità ferroviaria per lo spostamento delle merci. Proprio l' utilizzo del treno, infatti, rappresenta uno dei punti di forza del piano di transizione energetica che fa leva sul contenimento delle emissioni. Per il cold ironing, infatti, Genova e Savona dispongono già di 19 milioni di euro, mentre altri 10 sono stati stanziati per la Spezia. Fondamentale, però, come si diceva prima, resta l' esigenza di governare lo sviluppo dei traffici con la modalità ferroviaria, caricando un numero sempre maggiore di container sul treno. Il dato della Spezia, da questo punto di vista, è già particolarmente incoraggiante, visto che si avvicina al 30 per cento. Genova e Savona sono invece ferme al di sotto del 15 per cento e diventa quindi necessario una rapida inversione di tendenza per far crescere questa percentuale. Si tratta quindi di mettere a punto un piano articolato che dal mare si trasferisca rapidamente a terra, in porto, da qui si trasferisca sul treno. La nave resta l' elemento- cardine da cui partire. È qui che bisogna intervenire cercando di contenere le emissioni inquinanti del carburante, il bunker, il gasolio marino, con impianti che possano trattenere le emissioni inquinanti (retrofitting). Si può però anche agire in modo specifico sul carburante, sostituendolo con lng (gas naturale liquefatto), idrogeno, ammoniaca o batterie per far muovere il mezzo anche durante la

navigazione. Una volta a terra, la nave consegna il suo carico al treno, sempre più alternativo alla gomma, mettendo



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

a disposizione del mercato un collegamento mare-ferro che può rivelarsi davvero prezioso per la sfida ecologica. E se necessario, si possono anche studiare le migliori rotte marine possibili per risparmiare carburante e quindi emissioni nocive. Il mare in cui si sta testando questo modello è l'Adriatico, percorso in lungo e in largo dai traghetti. Sfruttando al meglio le onde e le correnti marine, si può infatti tagliare il consumo e di conseguenza le emissioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Ecocarburanti e impianti green a terra, rivoluzione energetica per navi e porti

L'obiettivo è tagliare le emissioni nocive di sostanze inquinanti durante la navigazione e la sosta in banchina. Ecco come

Lavorare per la ripresa dei traffici, tagliando in parallelo le emissioni inquinanti delle navi. Possibile? Sì, ma solo a condizione di invertire la rotta. Il punto di partenza è un numero: 90. Il 90 per cento delle merci, infatti, si sposta via mare e quindi non è in alcun modo pensabile di affrontare questo tema, derogando dalla centralità delle navi nell' economia globale. Il problema è però legato alle emissioni inquinanti, sia durante la navigazione, sia in porto, quando per alimentare i servizi i motori restano accesi. Da qui bisogna partire per una rivoluzione che è alla base di una transizione energetica non più rinviabile. Il primo passo è rappresentato dalla possibilità di spegnere i motori delle navi ferme in porto, in attesa di ripartire o per attività di riparazione, alimentando le stesse con l' energia elettrica. È il "cold ironing" che si sta lentamente affermando sulla scena dell' economia marittima, ma che ha bisogno di una forte accelerazione per il suo definitivo decollo. Per fornire energia elettrica alle navi, infatti, consentendo alle stesse di non bruciare carburante, servono strutture di terra adeguate, con spazi attrezzati e postazioni dedicate. Un' approfondita analisi del tema, firmata di recente da

Legambiente e Enel x, spiega come riuscendo a fornire il 40% di energia alle navi con il cold ironing i 39 porti italiani riuscirebbero e evitare l' immissione in aria di poco meno di due milioni di tonnellate di Co2 l' anno. Il tema è particolarmente sentito in Liguria, prima regione marittima d' Italia, con tre grandi scali operativi in ogni ambito merceologico e una ripresa già annunciata, non appena sarà terminata l' emergenza sanitaria. Fin troppo semplice capire che lo sviluppo futuro dei porti non può esistere senza innovazione. Diventa quindi necessario proseguire sulle direttrici già indicate dalle due autorità di sistema portuale della regione. Quella del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) e quella del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara) stanno già indirizzando le loro strategie attraverso piani "green" che fanno leva sull' abbattimento progressivo delle emissioni e sul potenziamento della modalità ferroviaria per lo spostamento delle merci. Proprio l' utilizzo del treno, infatti, rappresenta uno dei punti di forza del piano di transizione energetica che fa leva sul contenimento delle emissioni. Per il cold ironing, infatti, Genova e Savona dispongono già di 19 milioni di euro, mentre altri 10 sono stati stanziati per la Spezia. Fondamentale, però, come si diceva prima, resta l' esigenza di governare lo sviluppo dei traffici con la modalità ferroviaria, caricando un numero sempre maggiore di container sul treno. Il dato della Spezia, da questo punto di vista, è già particolarmente incoraggiante, visto che si avvicina al 30 per cento. Genova e Savona sono invece ferme al di sotto del 15 per cento e diventa quindi necessario una rapida inversione di tendenza per far crescere questa percentuale. Si tratta quindi di mettere a punto un piano articolato che dal mare si trasferisca rapidamente a terra, in porto, da qui si trasferisca sul treno. La nave resta l' elemento-cardine da cui partire. È qui che bisogna intervenire cercando di contenere le emissioni inquinanti del carburante, il bunker, il gasolio marino, con impianti che possano trattenere le emissioni inquinanti (retrofitting). Si può però anche agire in modo specifico sul carburante, sostituendolo con lng (gas naturale liquefatto), idrogeno, ammoniacca o batterie per far muovere il mezzo anche durante la navigazione. Una volta a terra, la nave consegna il suo carico al treno, sempre più alternativo alla gomma, mettendo a disposizione del mercato un collegamento mare-ferro che può rivelarsi davvero prezioso per la sfida ecologica. E se



necessario, si possono anche studiare le migliori rotte marine possibili per risparmiare carburante e quindi emissioni nocive. Il mare in cui si sta testando questo modello è l' Adriatico, percorso in



larepubblica.it (Genova)

Genova, Voltri

lungo e in largo dai traghetti. Sfruttando al meglio le onde e le correnti marine, si può infatti tagliare il consumo e di conseguenza le emissioni.

Lo scenario

Porti e grandi opere la sfida della Liguria ricomincia dal ferro

Il Terzo Valico sarà pronto nel 2024, mentre la Gronda autostradale sta ancora attendendo dal 2017 l'ultima firma per il via libera ai cantieri

di Massimo Minella Da dove può cominciare una ripartenza? Dopo aver archiviato un pesantissimo 2020, con una flessione di oltre 14 punti percentuali nella movimentazione delle merci, l' **autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale mette in pratica una strategia obbligata, quella che punta al recupero del terreno perduto. Vediamo come. Le banchine. Il dato appena consegnato alle statistiche unisce in realtà ormai quattro porti, due a Genova (Sampierdarena e Pra') uno a Savona e uno a Vado Ligure. Ognuno con caratteristiche ed esigenze diverse, ma tutti chiamati a fare massa critica per superare il gap dell' anno passato. Sono stati infatti dieci i milioni di tonnellate che si sono visti sfumare da un esercizio all' altro, oltre la metà di prodotti liquidi, il resto suddivisi fra tutte le merceologiche. Il business. Primo porto d' Italia per movimentazione di merce, Genova fa leva, più che sul peso, sulla qualità del suo traffico e soprattutto sulla sua capacità di essere scalo eclettico come nessun altro. Non c' è tipo di merce che si sposti via mare che non transiti all' ombra della Lanterna. Certo, i volumi potrebbero essere superiori ed è proprio qui che si gioca la sfida.

Come? Strappando nuovi spazi al mare attraverso i riempimenti (il terminal Bettolo a Sampierdarena, la piattaforma a Vado) e puntando sul ferro per trasportare maggiori volumi di merce. La cura del ferro. Lo slogan era stato lanciato dall' allora ministro dei Trasporti, che da medico (è un endocrinologo) sa bene quanto importante sia il ferro per il corpo umano. Ma lo è anche per le merci, a cominciare dai container. Pensare di crescere spostando ancor più traffico sull' autostrada equivarrebbe infatti a soffocare la città. Una scelta inaccettabile. La strada da seguire è invece ferrata, con i nuovi binari che si sono messi in campo al terminal Psa di Pra', ma anche con il piano di potenziamento dei collegamenti ferroviari nel porto di Sampierd arena e in quello storico di Savona. La gomma. Il nome di Delrio "evoca" però anche un' altra vicenda, quella della gronda autostradale. Da ministro dei Trasporti, nel 2017, chiuse con l' Unione Europea un accordo che, a fronte di un allungamento della concessione ad Autostrade per l' Italia di quattro anni, recuperava da un lieve innalzamento delle tariffe autostradali i soldi necessari a costruire l' infra struttura, oltre 5 miliardi di euro. Nel marzo del 2018, con l' avvento del nuovo governo, tutte le grandi opere sono state sottoposte a valutazione costi- benefici, fermando di fatto l' iter autorizzativo di apertura dei cantieri. Il tragico crollo di ponte Morandi ha bloccato ogni cosa, rimettendo da subito in discussione la concessione ad Aspi. Da allora tutto si è fermato. Per rimettere in movimento l' iter serve un pronunciamento del ministero dei Trasporti. Sarà quindi il nuovo titolare del dicastero a esaminare la questione, cercando una risposta fra i tanti interrogativi, il primo dei quali riguarda appunto il futuro di Aspi. Ad attendere una soluzione sono in tanti, anche perché per ospitare quei cantieri mai partiti sono già stati espropriati 250mila metri quadrati a privati e aziende. Le previsioni. Sarà interessante verificare adesso il riscontro dei traffici. Nel 2020 il primo bimestre aveva consegnato dati confortanti, in netta crescita (10 per



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

cento) rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Poi l' arrivo del Covid e l' inizio della discesa. Da qualche mese, però, il dato dei traffici si è stabilizzato, complice anche la ripresa del Far East. In prospettiva, quindi, lo scalo potrebbe ricominciare a crescere, tenuto conto anche della ripresa dei servizi delle grandi compagnie armatoriali. ©

RIPRODUZIONE RISERVATA

I traghetti sfidano il Covid e cercano un approdo sicuro "Navi nuove contro la crisi"

Si punta sugli investimenti, sulle rotte e sui vaccini obbligatori Grimaldi: un altro terminal a Genova. Gnv: torna la domanda

SIMONE GALLOTTI

Simone Gallotti Più che dai vaccini obbligatori, i traghetti provano a ripartire dagli investimenti: navi nuove, più collegamenti e caccia agli spazi a terra, all'interno dei porti che servono il Nord Ovest. «Stiamo cercando un nuovo terminal a Genova. Vogliamo a fare importanti investimenti nella logistica e in banchina, soprattutto su quelle adatti alle autostrade del mare», annuncia Emanuele Grimaldi, l'armatore italiano con la flotta più numerosa che trasporta all'estero le auto di Fca. Per lui i moli sotto la Lanterna sono soprattutto un'occasione per trasportare le merci e se possibile crescere ancora di più dopo le ripercussioni negative causate dalla pandemia: «Nel 2020 comunque abbiamo continuato a marcia "avanti tutta": abbiamo preso in consegna tre navi solo a gennaio, non era mai successo nella nostra storia. E siamo in trattativa per altre sei». Per sfruttare al meglio gli spazi a terra che Grimaldi sta cercando, servono nuovi traghetti: «Trasporteremo auto, trattori, camion e contenitori. Ordineremo altre sei navi e siamo in fase di negoziazione con i cantieri». È forse più facile trasportare un veicolo che i vacanzieri diretti in Corsica e in Sardegna. Con il Covid le regole per imbarcarsi sono diventate più strette. Le crociere stanno pensando di introdurre i vaccini obbligatori per gli equipaggi, in Grecia stanno pensando di eliminare le restrizioni per i passeggeri che siano in grado di esibire il certificato. In Italia le compagnie che partono da Genova hanno investito su controlli molto rigidi: «Abbiamo subito forti impatti negativi - spiega Matteo Catani, ad di Gnv -. Adesso la domanda di mobilità è cresciuta e dobbiamo essere pronti». La compagnia, che fa parte della galassia di MSC, ha uno schema consolidato: prevenire e contenere le infezioni, implementare un protocollo comune con altri operatori per trasformare il traghetto in un «safe corridor» e minimizzare la probabilità che il virus salga a bordo con uno screening rigoroso, tamponi molecolari rapidi e test di positività. Il gruppo Onorato, la cabina di comando di Moby e Tirrenia, ha inventato il care manager, «un ufficiale appositamente dedicato ai controlli sulle navi, che affianca il medico di bordo» e ha montato schermi di plexiglass alle reception e alle casse. «Tutto il personale addetto alle pulizie è dotato di uno zainetto atomizzatore elettrostatico che vaporizza un apposito prodotto disinfettante per la sanificazione giornaliera». Come i Ghost Busters, a caccia di virus invece dei fantasmi. «La seconda parte dell'anno è andata molto bene», conferma il gruppo Onorato e gli armatori sono pronti a schierare nuove navi sulle rotte, a partire già da questa estate: «Sulla tratta Genova- Olbia da pochi giorni abbiamo un nuovo servizio. Sempre su quella rotta nel periodo estivo ogni giorno ci saranno fino a quattro navi merci e passeggeri. Sulla Genova-Bastia ci saranno le due ammiraglie Aki e Wonder che saranno impiegate in collegamenti giornalieri veloci». Nel 2022 arriveranno altre due navi e una dovrebbe finire sulla rotta tra Genova e la Sardegna. Al momento, il gruppo è impegnato in un difficile passaggio aziendale con i creditori e la ristrutturazione del debito, ma questo non ferma i piani di espansione. Anche Gnv corre: «Abbiamo annunciato il potenziamento delle linee sulla Genova-Palermo. A primavera arriverà un nuovo traghetto e a partire da giugno riprenderemo la Genova-Porto Torres e la Genova-Olbia». Nuove opportunità potrebbero arrivare dalla revisione della continuità territoriale: rotte protette e garantite da denaro pubblico (72 milioni di euro), per garantire i collegamenti con le isole. L'appalto per anni se l'è





La Stampa (ed. Savona)

Genova, Voltri

per operare alcuni collegamenti previsti della convenzione, risponderemo positivamente - dice netto Catani- . Al momento c'è un'unica procedura attiva che stiamo analizzando con molta attenzione». - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto di Genova, completato il progetto Logistics data space per ottimizzare i processi

Siit spa, ente gestore del Polo di ricerca e innovazione Transit promosso dalla Regione Liguria, comunica che si è completato il progetto Logistics Data Space per l'ottimizzazione dei processi logistici nel **Porto di Genova** cofinanziato dalla Regione Liguria nell'ambito del programma Fesr 2014-20 dell'Unione Europea. Logistics Data Space punta a sviluppare tecnologie e soluzioni innovative a supporto della digitalizzazione della catena logistica rendendo più efficienti gli scambi informativi attraverso la creazione di una piattaforma che consente di gestire senza carta alcuni dei processi legati al trasporto. Partito ad agosto 2018, il progetto ha visto impegnate Aitek, Hub Telematica, M3S, Circle, Click&Find, Selestia Ingegneria e ha usufruito del supporto dell'Università degli Studi di **Genova**. Il progetto, in particolare, ha previsto lo sviluppo di: un gate portuale di nuova generazione che evolve il concetto tradizionale di varco inteso come semplice passaggio d'accesso alle aree portuali; un sistema di interscambio e sincronizzazione dati e operazioni basato su tecnologie Data Grid e Blockchain; un sistema per il controllo degli accessi che permette di identificare le persone (con particolare interesse rispetto all'identificazione dei conducenti dei mezzi di trasporto) tramite dispositivi mobili; un sistema di interfacciamento e automazione terminal possibile grazie a 'servizi federativi' di nuova generazione nell'ambito della cosiddetta Internet of Things (IoT) che assicurano la tracciatura della merce garantendo efficienza, sicurezza e trasparenza. Partendo dai risultati ottenuti, i prossimi passi saranno la condivisione degli stessi con la Port Community nella sua interezza e l'affinamento su larga scala di alcuni piloti implementati. Bruno Contorno, direttore del Siit, dichiara: «I risultati del progetto dimostrano la conoscenza e competenza dei partner nei confronti di un dominio applicativo particolarmente articolato e complesso. Le attività hanno avuto un evidente rilievo sia tecnologico sia di sviluppo processi specifici originati da studi e analisi approfondite del contesto logistico portuale. Da rilevare una predisposizione non comune alla cooperazione tra i partners stessi, che delinea un sicuro potenziale di crescita per futuri sviluppi nel settore di primaria importanza per lo sviluppo del nostro territorio, con riflessi rilevanti a livello nazionale ed auspicabilmente internazionale». Massimo Massa di Aitek, coordinatore tecnico del progetto, sottolinea come il progetto abbia permesso a tutti i partner di fare importanti passi in avanti nello sviluppo tecnologico delle proprie linee di prodotto permettendo di aprire importanti opportunità commerciali e di instaurare proficue collaborazioni con gli enti di ricerca coinvolti. Luca Abatello, presidente e ceo di Circle Group, aggiunge: «È con estremo piacere che abbiamo contribuito al progetto che ha permesso di confermare la validità di modelli evoluti che contemperino IoT, blockchain, smaterializzazione documentale e controlli automatizzati Ocr. Il recupero di efficienza è concreto e molto significativo e rappresenta uno dei nostri filoni strategici di investimento». Pierpaolo Baglietto, docente del corso di Distributed Systems della Scuola Politecnica dell'Università di **Genova**, sottolinea: «L'Università con questo progetto ha proseguito la sua storica collaborazione con le aziende che si occupano di sistemi informatici a supporto della logistica nei porti liguri. Questo consente da un lato di trasferire nei sistemi utilizzati dalle aziende i più recenti risultati della ricerca e dall'altro di orientare le attività di ricerca stesse in base alle esigenze che emergono da un costante e proficuo confronto con gli operatori del settore e dalla sperimentazione sul campo di tecnologie innovative». Giorgio Cavo, presidente di Hub Telematica, evidenzia la coerenza e l'importanza dei temi affrontati dal progetto rispetto al percorso di digitalizzazione che importanti nodi logistici, come quelli liguri, stanno affrontando in





BizJournal Liguria

Genova, Voltri

dalla pandemia che ha colpito il mondo intero.

Ansa

Genova, Voltri

In porto a Genova sequestrato Lamborghini da 240mila euro

Nel corso delle attività di controllo operate nell' ambito del **porto** di **Genova** bacino di Sampierdarena, i funzionari dell' agenzia delle Dogane e dei monopoli di **Genova** 1 e i finanzieri del II Gruppo della Guardia di Finanza di **Genova** hanno sottoposto a sequestro, un' autovettura modello 'Lamborghini Urus' del valore di circa 240 mila. euro: esportata verso la Tunisia a gennaio da un tunisino residente in Francia a distanza di circa 15 giorni è stata rispedita verso il **Porto** di **Genova**. L' intervento dei funzionari dell' agenzia delle Dogane e dei militari Fiamme Gialle ha permesso di impedire che il veicolo fosse immesso nuovamente nel territorio comunitario senza il previsto pagamento di iva, dazi e ulteriori oneri fiscali per un totale di circa 82 mila euro. Al controllo l' autovettura era risultata inoltre priva di copertura assicurativa e dotata di targa provvisoria tedesca scaduta. Il conducente ed il proprietario del veicolo sono stati denunciati a piede libero. (ANSA).



Porto di Genova, sequestrata dalle Dogane una Lamborghini da 240 mila euro

Era stata inviata in Nord Africa e poi fatta rientrare in Europa per evadere oltre 80 mila euro di tasse

Redazione

Genova. Nel corso delle attività di controllo operate nell' ambito del **porto** di **Genova**, bacino di Sampierdarena, i funzionari dell' agenzia delle Dogane e dei monopoli di **Genova** 1 e i finanziari del Il Gruppo della Guardia di Finanza di **Genova** hanno sottoposto a sequestro una Lamborghini Urus, auto di lusso del valore di circa 240 mila euro. La vettura era stata esportata verso la Tunisia a gennaio da un tunisino residente in Francia ma a distanza di circa 15 giorni è stata rispedita verso il **Porto** di **Genova**. L' intervento dei funzionari dell' agenzia delle Dogane e dei militari Fiamme Gialle ha permesso di impedire che il veicolo fosse immesso nuovamente nel territorio comunitario senza il previsto pagamento di iva, dazi e ulteriori oneri fiscali per un totale di circa 82 mila euro. Al controllo il bolide era risultato inoltre privo di copertura assicurativa e dotata di targa provvisoria tedesca scaduta. Il conducente e il proprietario del veicolo sono stati denunciati a piede libero.



Confartigianato Trasporti: ristori per il crollo del Ponte Morandi beffa per l'autotrasporto

Secondo l'Agenzia delle entrate, tale ristoro assume rilevanza fiscale come contributo in conto esercizio. Confartigianato trasporti comunica che è stato definitivamente chiarito il regime fiscale degli aiuti ricevuti dagli autotrasportatori in relazione al crollo del Ponte Morandi previsti dal Decreto Genova. Tali aiuti sono considerati contributi in conto esercizio e quindi soggetti a tassazione. Con la risposta ad interpello n. 98 dell'11 febbraio 2021, l'Agenzia delle Entrate risolve il dubbio in merito al trattamento fiscale delle provvidenze ricevute a norma del DL. n. 109/2018, quale sostegno a seguito del crollo del Ponte Morandi, nel Comune di Genova. In particolare, l'articolo 5, comma 3, del decreto legge, aveva autorizzato 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. Il decreto attuativo (DM 24 dicembre 2018) aveva precisato che le tipologie di spese ammesse a ristoro riguardavano, tra l'altro: le missioni di viaggio con origine e/o destinazione il Comune ed il Porto di Genova che dimostrino l'attraversamento del nodo urbano e per le quali il ristoro deriva dagli svantaggi derivanti dai percorsi aggiuntivi stradali e autostradali, ovvero dalle difficoltà logistiche dipendenti dall'attraversamento delle aree urbane e portuali di Genova; le missioni di viaggio compiute nel territorio nazionale che abbiano comportato per effetto del crollo la forzata percorrenza di tratti autostradali e/o stradali aggiuntivi». Il medesimo decreto aveva anche stabilito i criteri e le modalità per l'erogazione a favore degli autotrasportatori delle risorse disponibili. Secondo l'Agenzia delle entrate, tale ristoro assume rilevanza fiscale come contributo in conto esercizio, essendo destinato a fronteggiare esigenze di gestione (cioè, consentire il ristoro delle maggiori spese» affrontate dagli autotrasportatori registrate a causa del crollo). In assenza di una espressa previsione di legge (diversamente da quanto stabilito, ad esempio, per i ristori riconosciuti a seguito del COVID-19 ex art. 25 D.L. n. 34/2020 e successivi decreti, per i quali la non rilevanza fiscale è stata esplicitata in norma) che escluda la rilevanza ai fini delle imposte sui redditi dei contributi pubblici, occorre far riferimento ai principi ordinari. Di conseguenza, ai sensi dell'articolo 85 TUIR, è considerato ricavo di esercizio, che concorre alla formazione del reddito secondo i criteri di competenza o di cassa in ragione del regime contabile applicato dall'impresa. È chiaro si sia trattato di una svista e non certo di volontà del legislatore afferma il Presidente di Confartigianato Trasporti Amedeo Genedani ma sui ristori concessi gli autotrasportatori, che sono in prima linea nelle emergenze ed hanno subito enormi disagi in termini di costi e percorrenze a seguito della tragedia del Ponte Morandi, subiscono una beffa ingiustificabile. Risposta Agenzia delle Entrate n. 98 dell'11/02/2021



porto

Nodo premio di risultato, vertice tra sindacati e Lsct

Preoccupa il tema occupazione Presente all'incontro anche l'ad Scalisi e Trevisan, direttore delle risorse umane

Laura Ivani

La Spezia Un anticipo sullo stipendio di febbraio, per un importo massimo di 1100 euro. E poi per il conguaglio gli oltre 600 dipendenti del La Spezia Container Terminal dovranno aspettare la busta paga di agosto. E quest'ultima tranche dipenderà dagli obiettivi di produzione, se saranno raggiunti o meno. È quanto emerso nell'incontro che era stato fissato per ieri tra i rappresentanti dei lavoratori e i vertici del terminal spezzino. Un unico punto all'ordine del giorno, quello su premio di risultato. Nelle scorse settimane erano diventate insistenti le voci sul rischio che questa boccata di ossigeno per i dipendenti potesse saltare. Un'ulteriore doccia gelata, dopo che per 243 lavoratori del terminal portuale erano state chieste altre 11 settimane di cassa integrazione Covid. A livello globale i traffici commerciali calano, a causa della congiuntura economica dovuta alla pandemia. E La Spezia non è esente dalle preoccupazioni sul numero degli scali nei prossimi mesi. Ieri a confrontarsi con le segreterie provinciali e le rappresentanze sindacali aziendali di Cgil, Cisl e Uil c'erano l'amministratore delegato Alfredo Scalisi, la responsabile delle relazioni con i sindacati Daniela Mazzocca e il direttore delle risorse umane Luca Trevisan. Un incontro asciutto e franco, durato circa un'ora, durante il quale è stato confermato come da contratto l'anticipo sul premio per quel che riguarda la busta paga di febbraio. Per quel che riguarda il resto, occorrerà aspettare l'estate. E i dati definitivi del bilancio consolidato, che non sarà a disposizione prima di giugno. Solo allora sarà possibile definire se gli obiettivi aziendali sono stati raggiunti. Nessun cenno al tema occupazione, che preoccupa nella prospettiva futura il mondo sindacale. Così come non si è fatta parola del nodo investimenti sulle banchine. Un nuovo confronto con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale a guida Mario Sommariva dovrà essere programmato a breve. Come noto, il gruppo Contship ha in concessione le banchine con l'accordo di realizzare gli ampliamenti necessari ad aumentare l'efficienza e i traffici dello scalo. Contestualmente, dovrà liberare Calata Paita, necessaria alla realizzazione del nuovo terminal crocieristico di Msc, Royal Caribbean e Costa. Quest'ultimo con tempi segnati dai 30 milioni del Recovery Fund per il nuovo molo crocieristico che sarà realizzato dall'Authority, insieme all'elettificazione delle banchine. Intanto in Lsct c'è un cambio della guardia. Daniele Testi, tra le eccellenze dello staff e già referente della comunicazione e poi passato alla parte commerciale e marketing, da lunedì è stato spostato ad occuparsi di progetti speciali. E sembrerebbe sempre più lontano dalle banchine spezzine. Di marketing e parte commerciale si occupa ora lo stesso Ad Scalisi. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

La Spezia Marittima, affidata la progettazione esecutiva del completamento

La Spezia - Prosegue l' iter per l' intervento di completamento dell' infrastruttura ferroviaria della Spezia Marittima, interna al porto della Spezia. Con una recente determina infatti l' Autorità di **sistema portuale** del Mar ligure orientale ha affidato il servizio di progettazione esecutiva delle opere alla società spezzina Exa Engineering per un importo complessivo di 72mila euro. Lunedì 15 febbraio 2021 alle 18:24:30 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

The screenshot shows a news article on the website 'Città della Spezia'. The main headline reads 'La Spezia Marittima, affidata la progettazione esecutiva del completamento'. The article text states: 'La Spezia - Prosegue l' iter per l' intervento di completamento dell' infrastruttura ferroviaria della Spezia Marittima, interna al porto della Spezia. Con una recente determina infatti l' Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale ha affidato il servizio di progettazione esecutiva delle opere alla società spezzina Exa Engineering per un importo complessivo di 72mila euro.' The article is dated 'Lunedì 15 febbraio 2021 alle 18:24:30'. The page also features several advertisements: 'Autoligure' at the top right, 'ZURICH connect' in the middle right, and 'Autoligure: tanti buoni motivi per scegliere un futuro ecosostenibile' at the bottom right. There is also a '70% IN CALENDRO' banner on the right side.

Idrogeno ed energia elettrica Il porto di Ravenna punta sul green

RAVENNA L' **Autorità Portuale** di Ravenna partecipa alla proposta progettuale "Hyseport", presentata nei giorni scorsi in risposta al bando Europeo Horizon 2020 Green Deal LC -GD -5-1-2020. Il progetto, coordinato dall' **Autorità Portuale** di Siviglia e che vede la partecipazione di diversi partner istituzionali, accademici e imprenditoriali provenienti da Italia, Spagna, Francia, Belgio, Olanda e Grecia, si pone l' obiettivo generale di ridurre, grazie all' utilizzo di innovazioni tecnologiche, le emissioni nocive delle attività portuali, favorendo la transizione verso le energie più pulite. In questo ambito l' **Autorità Portuale** di Ravenna parteciperà agli studi inerenti all' utilizzo dell' idrogeno come fonte di energia pulita e all' implementazione di un elettrolizzatore collegato a un sistema di elettrificazione delle banchine. Oltre all' ente di via Antico Squero, il progetto vede la partecipazione di altri due partner emiliano-romagnoli: la Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica e la Società Sapir - Porto Intermodale Ravenna. Quest' ultima azienda in particolare testerà un sistema di smistamento dei vagoni innovativo; nello specifico tale sistema prevede l' utilizzo di un locomotore telecomandato e alimentato a batterie, che può comporre treni all' interno del terminal. Se Hyseport sarà ammesso a finanziamento, le attività rientranti nell' ambito del progetto potranno avere inizio già nel corso del 2021.

Idrogeno ed energia elettrica Il porto di Ravenna punta sul green

Imprese, accelerata sulla semplificazione amministrativa

Entro l'anno aprirà la Casa della salute di Marina di Ravenna

Ad annunciarlo il direttore del Distretto sanitario, Mazzoni: Comune pronto a fornire gli spazi

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Valzer di nomine al porto, Martini confermato presidente dell' Unione utenti e operatori

Nel consiglio direttivo ci sono anche Minardi (vicepresidente) e Turchi (tesoriere). Il numero uno: «Momento non facile, serve un confronto costruttivo»

Riccardo Martini (Dcs Tramaco) è stato confermato presidente dell' Unione Utenti e Operatori del porto di Ravenna. Per il prossimo biennio sono stati chiamati a far parte del Consiglio direttivo: Luca Minardi (Setramar) e Mauro Pepoli (Sapir) per la Sezione Porto dell' Associazione Industriali, Luca Vitiello (Sers) per Confitarma e Danilo Belletti (Eurofor) per l' Associazione Spedizionieri Internazionali, Carlo Cordone (Corship) e Franco Poggiali (Agmar) per l' Associazione Agenti e Mediatori Marittimi, Andrea Turchi e Paolo Giulianini per l' Ascom Confcommercio. Il neo eletto Consiglio direttivo ha riconfermato Martini (nella foto) come presidente, vice presidente Luca Minardi e tesoriere Andrea Turchi. Martini ha sottolineato «il non facile momento per il porto di Ravenna, in cui serve maggiore coesione ed un confronto costruttivo con l' **Autorità Portuale** e le Istituzioni locali, in particolare per portare a compimento gli inderogabili interventi di manutenzione dei fondali, necessari a preservare i traffici attuali e l' occupazione, in attesa delle programmate opere infrastrutturali che daranno maggiore competitività al nostro scalo e buone prospettive di crescita».

«Vaccini al Pala De André, indagli la Corte dei Conti»
Il consiglio delle tasse all'attacco sulla spesa sostenuta dal Pala De André...
«Gli aiuti sparsi su tutti non ne sono scaturiti le velle, circondati»

Valzer di nomine al porto, Martini confermato presidente dell'Unione utenti e operatori
Nel consiglio direttivo ci sono anche Minardi (vicepresidente) e Turchi (tesoriere). Il numero uno, all'inizio non facile, serve un confronto costruttivo...

COOPSTARTUP
ROMA, 15 FEB

12 MILA EURO PER LA TUA IDEA

4°
MILANO, 15 FEB

PER NUOVE BUSINESS IDEE

FINO A 4 PROGETTI FINANZIATI

LUNGA LISTA IN ATTESA

PROGETTI FINANZIATI



Rinnovo cariche Utenti porto di Ravenna

Redazione

RAVENNA Rinnovate la cariche sociali dell'Unione utenti e operatori del porto di Ravenna. Giovedì scorso, 11 Febbraio si è infatti tenuta l'Assemblea elettiva dell'Unione per il rinnovo delle cariche. Per l'esercizio 2021/2022 sono stati chiamati a far parte del Consiglio Direttivo: Luca Minardi (Setramar) e Mauro Pepoli (Sapir) per la Sezione Porto dell'Associazione Industriali; Luca Vitiello (SERS) per Confitarma; Riccardo Martini (DCS Tramaco) e Danilo Belletti (Eurofor) per l'Associazione Spedizionieri Internazionali; Carlo Cordone (Corship) e Franco Poggiali (Agmar) per l'Associazione Agenti e Mediatori marittimi; Andrea Turchi e Paolo Giulianini per l'ASCOM. Il neo eletto Consiglio Direttivo ha riconfermato presidente Riccardo Martini, vice presidente Luca Minardi e tesoriere Andrea Turchi. Il presidente Martini ha quindi ringraziato i consiglieri per la rinnovata fiducia e chiesto il loro sostegno in questo non facile momento per il porto di Ravenna, in cui serve maggiore coesione ed un confronto costruttivo con l'Autorità portuale e le Istituzioni locali, in particolare per portare a compimento gli inderogabili interventi di manutenzione dei fondali, necessari a preservare i traffici attuali e l'occupazione, in attesa delle programmate opere infrastrutturali che daranno maggiore competitività al nostro scalo e buone prospettive di crescita. Ravenna, 15 febbraio 2021



Rinnovo cariche sociali Unione Utenti e Operatori del Porto di Ravenna: Martini riconfermato Presidente

Redazione

Giovedì 11 febbraio si è tenuta l'Assemblea elettiva dell' Unione Utenti e Operatori del Porto di Ravenna , per il rinnovo delle cariche sociali. Per l' esercizio 2021/2022 sono stati chiamati a far parte del Consiglio Direttivo: Luca Minardi (Setramar) e Mauro Pepoli (Sapir) per la Sezione Porto dell' Associazione Industriali, Luca Vitiello (SERS) per Confitarma, Riccardo Martini (DCS Tramaco) e Danilo Belletti (Eurofor) per l' Associazione Spedizionieri Internazionali, Carlo Cordone (Corship) e Franco Poggiali (Agmar) per l' Associazione Agenti e Mediatori Marittimi, Andrea Turchi e Paolo Giulianini per l' ASCOM. Il neo eletto Consiglio Direttivo ha riconfermato Presidente Riccardo Martini, Vice Presidente Luca Minardi e Tesoriere Andrea Turchi . Il Presidente Martini ha quindi ringraziato i Consiglieri 'per la rinnovata fiducia e chiesto il loro sostegno in questo non facile momento per il Porto di Ravenna, in cui serve maggiore coesione ed un confronto costruttivo con l' **Autorità Portuale** e le Istituzioni locali, in particolare per portare a compimento gli inderogabili interventi di manutenzione dei fondali, necessari a preservare i traffici attuali e l' occupazione, in attesa delle programmate opere infrastrutturali che daranno maggiore competitività al nostro scalo e buone prospettive di crescita'.



Riccardo Martini, nuovo presidente dell' Unione Utenti e Operatori del Porto di Ravenna

Giovedì 11 febbraio 2021 si è tenuta l' Assemblée elettiva dell' Unione Utenti e Operatori del Porto di Ravenna, per il rinnovo delle cariche sociali. Per l' esercizio 2021/2022 sono stati chiamati a far parte del Consiglio Direttivo: Luca Minardi (Setramar) e Mauro Pepoli (Sapir) per la Sezione Porto dell' Associazione Industriali, Luca Vitiello (SERS) per Confitarma, Riccardo Martini (DCS Tramaco) e Danilo Belletti (Eurofor) per l' Associazione Spedizionieri Internazionali, Carlo Cordone (Corship) e Franco Poggiali (Agmar) per l' Associazione Agenti e Mediatori Marittimi, Andrea Turchi e Paolo Giulianini per l' ASCOM. Il neo eletto Consiglio Direttivo ha riconfermato Presidente Riccardo Martini, Vice Presidente Luca Minardi e Tesoriere Andrea Turchi . Il Presidente Martini ha quindi ringraziato i Consiglieri per la rinnovata fiducia e chiesto il loro sostegno in questo non facile momento per il Porto di Ravenna, in cui serve maggiore coesione ed un confronto costruttivo con l' **Autorità Portuale** e le Istituzioni locali, in particolare per portare a compimento gli inderogabili interventi di manutenzione dei fondali, necessari a preservare i traffici attuali e l' occupazione , in attesa delle programmate opere infrastrutturali che daranno maggiore competitività al nostro scalo e buone prospettive di crescita.



Autorità Portuale di Ravenna partecipa a progetto HYSEPORT su uso dell' idrogeno come fonte di energia pulita

(FERPRESS) - Ravenna, 15 FEB - L' **Autorità Portuale** di Ravenna partecipa alla proposta progettuale "HYSEPORT", presentata nei giorni scorsi in risposta al bando Europeo Horizon 2020 Green Deal LC-GD-5-1-2020. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Il porto di Ravenna chiude il 2020 con una perdita del 14,7%. Segnali di ripresa però a dicembre

Il 2020 per il porto di Ravenna si chiude con un calo del 14,7% delle merci. Pesano sui risultati ovviamente i mesi di lockdown e la difficile situazione sanitaria. Gli sbarchi sono diminuiti del 17% mentre gli imbarchi dell' 1,1%. L' anno si è chiuso però positivamente per il porto, con il mese di dicembre che ha []

Il 2020 per il porto di Ravenna si chiude con un calo del 14,7% delle merci. Pesano sui risultati ovviamente i mesi di lockdown e la difficile situazione sanitaria. Gli sbarchi sono diminuiti del 17% mentre gli imbarchi dell' 1,1%. L' anno si è chiuso però positivamente per il porto, con il mese di dicembre che ha fatto segnare una crescita dell' 11% rispetto allo stesso mese del 2019, con un importante recupero e segnale di ripresa. Secondo l' **autorità portuale**, "ci sono elementi concreti per ritenere che il trend positivo stia consolidandosi per i prossimi mesi"



Il Tirreno

Livorno

PORTO

Authority, doppio accesso al molo Italia

Consentire in sicurezza il traffico delle merci e separare i flussi di traffico tra il "Porto della Cellulosa", la Darsena Calafati e la Darsena Pisa all' interno del porto di Livorno. È con questo obiettivo che l' **Autorità** di **sistema portuale** livornese ha firmato ieri il contratto di appalto per la realizzazione della nuova viabilità di accesso del Molo Italia che raddoppierà la carreggiata esistente. La società aggiudicataria, spiegano dall' Authority, provvederà entro 120 giorni ad allargare la sede stradale con la separazione delle corsie per i due flussi di traffico presenti: traffico pesante (per cellulosa e simili) da e verso il Molo Italia e traffico di vario tipo da e verso le aree a lato della strada.



Porti:Livorno; Authority raddoppia accesso a Molo Italia

Per ottimizzare i flussi del traffico merci verso banchine

(ANSA) - **LIVORNO**, 15 FEB - Consentire in sicurezza il traffico delle merci e separare i flussi di traffico tra il "Porto della Cellulosa", la Darsena Calafati e la Darsena Pisa all' interno del porto di Livorno. E' con questo obiettivo che l' Autorità di sistema portuale livornese ha firmato stamani il contratto di appalto per la realizzazione della nuova viabilità di accesso del Molo Italia che raddoppierà la carreggiata esistente. La società aggiudicataria, spiegano dall' Authority, provvederà entro 120 giorni ad allargare la sede stradale con la separazione delle corsie per i due flussi di traffico presenti: traffico pesante (mafi per cellulosa e simili) da e verso il Molo Italia e traffico di vario tipo da e verso le aree a lato della strada. L' allargamento consentirà il raddoppio dell' attuale viabilità, portandola a un totale di 22 metri di larghezza, con doppio marciapiede laterale e nuova illuminazione. (ANSA).



Informazioni Marittime

Livorno

Porto di Livorno, verso il raddoppio dell' accesso al Molo Italia

Al via i lavori di allargamento stradale per separare il flusso dei mezzi pesanti. Dureranno quattro mesi

Consentire in sicurezza il traffico delle merci e separare i flussi di traffico tra il **porto** della cellulosa, la Darsena Calafati e la Darsena Pisa. È con questo obiettivo che l' Autorità di sistema portuale che fa capo a **Livorno** ha firmato stamani il contratto di appalto per la realizzazione della nuova viabilità di accesso del Molo Italia. La società aggiudicataria, I.L.S.E.T., lavorerà nei prossimi quattro mesi all' allargamento della sede stradale con la separazione delle corsie per i due flussi di traffico, quello pesante (mafi per cellulosa e simili) da e verso il Molo Italia e quello di vario tipo da e verso le aree a latere della strada. L' allargamento consentirà il raddoppio dell' attuale viabilità, portandola a un totale di 22 metri di larghezza, con doppio marciapiede laterale e nuova illuminazione che segue i canoni dell' efficientamento energetico. «Si tratta di un piccolo tassello, apparentemente trascurabile, ma che tale non è. Il primo step di un intervento che, insieme alla consegna dei lavori del nuovo magazzino in zona MK, consentirà di muovere un ulteriore paio di tessere di quel grande "rompicapo del quindici" che costituisce oggi l' allocazione delle attività del **porto** di **Livorno**», commenta il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini.



Molo Italia Livorno...si raddoppia

Firmato contratto per separare flussi di traffico differenti

LIVORNO Firmato il contratto di appalto dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale per affidare i lavori che interesseranno la nuova viabilità di accesso al Molo Italia nel porto di Livorno. L'intervento consentirà la circolazione del traffico delle merci in sicurezza, separando i flussi tra il porto della cellulosa, la Darsena Calafati e la Darsena Pisa. Ad aggiudicarsi i lavori è stata la I.L.S.E.T., società che provvederà entro 120 giorni ad allargare la sede stradale con la separazione delle corsie per i due flussi di traffico presenti: traffico pesante (per cellulosa e simili) da e verso il Molo Italia e traffico di vario tipo da e verso le aree a latere della strada. Il nuovo assetto permetterà di raddoppiare l'attuale viabilità, portandola a un totale di 22 metri di larghezza, con doppio marciapiede laterale e nuova illuminazione che segue i canoni dell'efficientamento energetico. Se apparentemente si tratta di un piccolo intervento, spiegano dall'AdSp che non è così: rappresenta infatti il primo step di una serie di opere che, insieme alla consegna dei lavori del nuovo magazzino in zona MK, consentirà di muovere un ulteriore paio di tessere di quel grande rompicapo del quindici che costituisce oggi l'allocazione delle attività del porto di Livorno.

Redazione



Molo Italia, via al raddoppio della strada

di Redazione Port News

Consentire in sicurezza il traffico delle merci e separare i flussi di traffico tra il **Porto** della Cellulosa, la Darsena Calafati e la Darsena Pisa. E' con questo obiettivo che l' AdSP ha firmato stamani il contratto di appalto per la realizzazione della nuova viabilità di accesso del Molo Italia. La società aggiudicataria, I.L.S.E.T., provvederà entro 120 giorni ad allargare la sede stradale con la separazione delle corsie per i due flussi di traffico presenti: traffico pesante (mafi per cellulosa e simili) da e verso il Molo Italia e traffico di vario tipo da e verso le aree a latere della strada. L' allargamento consentirà il raddoppio dell' attuale viabilità, portandola a un totale di 22 metri di larghezza, con doppio marciapiede laterale e nuova illuminazione che segue i canoni dell' efficientamento energetico". "Si tratta di un piccolo tassello, apparentemente trascurabile, ma che tale non è. Si tratta del primo step di un intervento che, insieme alla consegna dei lavori del nuovo magazzino in zona MK, consentirà di muovere un ulteriore paio di tessere di quel grande "rompicapo del quindici" che costituisce oggi l' allocazione delle attività del **porto** di Livorno".

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there are navigation links for Focus, Interventi, Interviste, News, Video, Osservatorio Europeo, and social media icons. The main header features the 'PORT NEWS' logo with a ship icon and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. Below the header is a search bar and a 'TARGO' section with various news categories like Ambiente, Autorità Portuali, and Containeristica. The main article is titled 'Nuovi lavori a Livorno: Molo Italia, via al raddoppio della strada' with a sub-headline 'di Redazione Port News'. The article text is partially visible, starting with 'Consentire in sicurezza il traffico delle merci e separare i flussi di traffico tra il Porto della Cellulosa, la Darsena Calafati e la Darsena Pisa. E' con questo obiettivo che l' AdSP ha firmato stamani il contratto di appalto per la realizzazione della nuova viabilità di accesso del Molo Italia.' and 'L' allargamento consentirà il raddoppio dell' attuale viabilità, portandola a un totale di 22 metri di larghezza, con doppio marciapiede laterale e nuova illuminazione che segue i canoni dell' efficientamento energetico'.

Informazioni Marittime

Livorno

A Livorno cambio al vertice della direzione marittima

Neo-direttore è il capitano di Vascello Gaetano Angora

La scorsa settimana si è svolta la cerimonia di avvicendamento al comando della direzione marittima di **Livorno**, tra l' uscente contrammiraglio Giuseppe Tarzia ed il capitano di Vascello Gaetano Angora , subentrante. Il neo direttore marittimo, capitano di vascello Angora, è entrato nel corpo delle Capitanerie di **porto** nel 1989 come ufficiale a nomina diretta laureato in giurisprudenza. Nel corso della carriera ha già rivestito incarichi di comando a Pozzuoli, Torre del Greco, Salerno e, negli ultimi tre anni di servizio, con l' incarico di comandante in 2^a presso la Direzione Marittima di Napoli. Per l' ammiraglio Tarzia, che ha guidato la direzione marittima della Toscana ed il **porto** di **Livorno** dal settembre 2017, il termine del mandato coincide anche con il termine dei suoi 39 anni di servizio attivo per raggiunti limiti di età.



Nuovo accesso al molo Italia strada allargata

Contratto di appalto per separare i flussi di traffico

LIVORNO Consentire in sicurezza il traffico delle merci e separare i flussi di traffico tra il «Porto della Cellulosa», la Darsena Calafati e la Darsena Pisa all' interno del porto di Livorno. È con questo obiettivo che l' **Autorità di sistema portuale** livornese ha firmato stamani il contratto di appalto per la realizzazione della nuova viabilità di accesso del Molo Italia che raddoppierà la carreggiata esistente. La società aggiudicataria, spiegano dall' Authority, provvederà entro 120 giorni ad allargare la sede stradale con la separazione delle corsie per i due flussi di traffico presenti: traffico pesante (per cellulosa e simili) da e verso il Molo Italia e traffico di vario tipo da e verso le aree a lato della strada. L' allargamento consentirà il raddoppio dell' attuale viabilità, portandola a di 22 metri di larghezza, con doppio marciapiede e nuova illuminazione.

14 MARTedì 16 FEBBRAIO 2021 - LA NAZIONE

LIVORNO PROVINCIA

Tartarughe spiaggiate, l'Arpat indaga

Livorno, si moltiplicano i casi di tartarughe a terra, all'isola d'Elba: si cerca di capire il motivo del fenomeno ricorrente



LIVORNO - Un'indagine in corso per capire il motivo del fenomeno ricorrente di tartarughe spiaggiate sul territorio di Grosseto-Livorno. Si tratta di una specie marina che si trova in una zona molto protetta, il porto di Livorno. L'Arpat, l'Autorità di sistema portuale, ha appena firmato un contratto di appalto per la realizzazione della nuova viabilità di accesso del Molo Italia che raddoppierà la carreggiata esistente. La società aggiudicataria, spiegano dall' Authority, provvederà entro 120 giorni ad allargare la sede stradale con la separazione delle corsie per i due flussi di traffico presenti: traffico pesante (per cellulosa e simili) da e verso il Molo Italia e traffico di vario tipo da e verso le aree a lato della strada. L' allargamento consentirà il raddoppio dell' attuale viabilità, portandola a di 22 metri di larghezza, con doppio marciapiede e nuova illuminazione.

Mareggiate, deposito record di posidonie sulla costa: incontro con la Regione

Si sono incontrati i sindaci di Grosseto-Livorno per discutere le opere di manutenzione delle spiagge. Incontro con la Regione Toscana per discutere le opere di manutenzione delle spiagge.

Nuovo accesso al molo Italia strada allargata

Contratto di appalto per separare i flussi di traffico pesante e di vario tipo da e verso le aree a lato della strada.

Lavori di Asa Disegni per l'acqua

Realizzazione di opere di manutenzione delle spiagge.

Recupero di un'isola

Recupero di un'isola nel mare di Grosseto-Livorno.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il Marina yachting fa dei passi avanti

Il progetto del Marina yachting al porto storico. La Conferenza dei servizi ha ribadito il sì al piano, Pincio e Authority accelerano per inviare al Mibact gli atti mancanti (Foto GIOBBI) Gazzellini a pag. 33.



Marina yachting, si accelera per i documenti mancanti

PORTO STORICO Ha preso il via ieri al Pincio la Conferenza dei servizi che dovrà dare il via libera al progetto definitivo del Marina Yachting. Un progetto sulla cui realizzazione pesa, al momento, come un macigno, lo stop arrivato dalla Sovrintendenza che alcune settimane fa ha dichiarato l'opera improcedibile per la mancanza della paesaggistica. Una lacuna che Comune e **Autorità portuale** sono però intenzionati a colmare nel più breve tempo possibile. Per questo il sindaco Ernesto Tedesco, che ricopre anche il ruolo di presidente della Conferenza dei servizi, ha deciso di tenere ugualmente la riunione che era stata convocata per ieri. Si è trattato comunque di un incontro interlocutorio che per la prima volta si è svolto alla presenza non solo di rappresentanti di Pincio, Authority, Capitaneria, Dogane e Vigili del fuoco, ma anche di un funzionario del ministero dei Beni culturali. Proprio il referente del Mibact ha chiarito quali documenti manchino all'appello (considerato che la Corte costituzionale ha di fatto ritenuto non valido il Piano paesistico regionale). «Abbiamo un quadro chiaro fanno sapere dal Comune al termine della Conferenza sulle osservazioni mosse dalla Sovrintendenza ai beni archeologici e monumentali. E lavorando in completa sinergia con Molo Vespucci e col proponente del progetto, cercheremo di inviare al più presto tutta la documentazione richiesta». L'obiettivo dei due enti è infatti quello di risolvere gli intoppi burocratici in tempi celeri per poter dare finalmente il via a un'opera attesa da anni e che porterà vantaggi economici e di immagine sia alla città che al porto. Il progetto presentato dalla Roma Marina Yachting (al 70% di proprietà dell'amministratore delegato di Port Mobility, l'avvocato Edgardo Azzopardi e per il restante dalla Società Monegasque Internationale Portuaire di cui fa parte il Principe Alberto II di Monaco) prevede infatti un investimento privato di oltre 22 milioni di euro per la realizzazione di un moderno approdo per barche di lusso da 151 posti. Ma non solo. Nell'elaborato presentato in via definitiva, è previsto anche il completamento della darsena servizi, dove potranno essere spostati i servizi tecnico-nautici e rimorchiatori ora ormeggiati al porto storico. Il Marina Yachting avrà una concessione per 40 anni e sorgerà in un uno specchio acqueo di 83 mila metri quadrati contornati da 18 mila metri quadrati di aree a terra, con un impiego di 18 unità lavorative e altre 6 stagionali. Tutti motivi che nella primavera del 2019 convinsero l'allora Conferenza dei servizi, guidata dall'ex sindaco Antonio Cozzolino, a scegliere il progetto del Roma Marina preferendolo agli altri due in gara. Una scelta non condivisa però da uno dei partecipanti, la Porto storico, che presentò un ricorso al Tar giunto ormai alle battute finali. Per domani infatti è atteso il pronunciamento nel merito del Tribunale amministrativo del Lazio, che nelle scorse settimane aveva respinto la richiesta di sospensiva dell'iter avanzata dalla Porto Storico. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mercato ittico, per i giudici del Tar l'assegnazione degli stalli è corretta

GAETA E' corretta la procedura dell' **Autorità** di **Sistema** portuale del Mar Tirreno centro settentrionale per l'assegnazione degli stalli, relativi al terzo bando di gara, nel nuovo mercato ittico al coperto di Gaeta. Lo ha sentenziato il Tar del Lazio, che ha respinto la richiesta cautelare di due aziende del settore, finalizzata a sospendere l'aggiudicazione di tre stalli. I giudici amministrativi hanno legittimato l'azione tecnico-amministrativa dell' Authority, che, come sottolinea il neo presidente Pino Musolino, «è impegnata a rendere operativa una struttura pubblica che, finanziata e realizzata con sacrifici economici e gestionali, è considerata un volano per qualificare e rilanciare ulteriormente uno storico settore cardine dell' economia cittadina, quello della commercializzazione e vendita al dettaglio del pesce». Con il pronunciamento del Tar, che ha ribadito anche la validità della tesi dell' avvocatura dell' ente, cala dunque il sipario sull' iter procedurale che ha caratterizzato il terzo bando pubblico promosso dall' Adsp per rispondere alle aspettative degli operatori del settore. LA COMMISSIONE Per favorire l' apertura tempestiva della nuova struttura nell' ex cantiere Canaga, sarà istituita nei prossimi giorni la commissione tecnica chiamata a vagliare le numerose domande presentate nell' ambito della quarta procedura ad evidenza pubblica per l' assegnazione degli stalli. UNA GRADUATORIA Sarà stilata una graduatoria provvisoria e si procederà alle verifiche di regolarità fiscale e contributiva previste dalla legge, prima del rilascio delle concessioni demaniali. Per l' assegnazione dei restanti dieci stalli per la vendita al dettaglio del pesce in località Porto Salvo, la partecipazione è stata più massiccia del previsto. Sandro Gionti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gaeta: il TAR conferma il corretto operato dell' AdSP sul mercato del pesce

Il Tar del Lazio conferma l' assoluta correttezza dell' operato dell' **Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale** per la tempestiva apertura del mercato del pesce di Gaeta. I giudici amministrativi, infatti, hanno respinto la richiesta cautelare, formalizzata da due aziende del settore, finalizzata a sospendere l' aggiudicazione di tre stalli con cui si era conclusa la terza procedura ad evidenza pubblica promossa dalla Asdp. Il Tar, a tal riguardo, al termine dell' udienza cautelare svolta in video conferenza, ha legittimato ancora una volta l' azione tecnico amministrativa dell' **Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale**. Il network è fortemente impegnato a rendere operativa una struttura pubblica che, finanziata e realizzata tra non pochi sacrifici economici e gestionali, è considerata un volano per qualificare e rilanciare ulteriormente uno storico settore cardine dell' economia cittadina, quello della commercializzazione e vendita al dettaglio del pesce. Con il pronunciamento della magistratura amministrativa, che ha ribadito anche la validità dell' attività difensiva dell' avvocatura dell' ente, cala il sipario sull' iter procedurale che ha caratterizzato lo svolgimento del terzo bando pubblico promosso dall' Adsp per rispondere alle aspettative degli operatori del settore. Per aprire, quanto prima, i battenti della struttura realizzata nel sito dell' ex cantiere navale Canaga, nei prossimi giorni sarà istituita la commissione tecnica chiamata a vagliare le numerose domande presentate nell' ambito della quarta procedura ad evidenza pubblica per l' assegnazione degli stalli. Sarà stilata una graduatoria provvisoria e si procederà alle verifiche di regolarità fiscale e contributiva previste dalla legge, prima del rilascio delle concessioni demaniali. Per l' assegnazione dei restanti 10 stalli per la vendita al dettaglio del pesce in località Porto Salvo a Gaeta, la partecipazione, a differenza dei precedenti bandi, è stata più massiccia e numerosa del previsto. 'Siamo contenti della risposta, davvero importante, che ha ricevuto questo nuovo bando promosso dall' Adsp - ha commentato il neo presidente Pino Musolino - L' ente con questo quarto bando pubblico ha voluto continuare a mantenere fede ad un preciso impegno, di rilanciare lo storico e prestigioso settore ittico di Gaeta che - ha aggiunto il presidente Musolino - in futuro potrà operare in locali a norma, accoglienti e funzionali. Il nuovo mercato della Peschiera costituisce una risorsa per il comparto del pesce di Gaeta e dell' intero Golfo".



Il Tar conferma corretta procedura dell' AdSP sul mercato del pesce di Gaeta

Numerosa la partecipazione all' ultima manifestazione di interesse per l' assegnazione in concessione di altri dieci posti per la vendita dei prodotti ittici. Il presidente Pino Musolino: "Stiamo lavorando per aprire la struttura quanto prima, mantenendo l' impegno per il rilancio del settore ittico. Il nuovo mercato della Peschiera costituisce una risorsa per il comparto del pesce di Gaeta e dell' intero Golfo". Civitavecchia, 15 febbraio - Il Tar del Lazio conferma l' assoluta correttezza dell' operato dell' **Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale** per la tempestiva apertura del mercato del pesce di Gaeta. I giudici amministrativi, infatti, hanno respinto la richiesta cautelare, formalizzata da due aziende del settore, finalizzata a sospendere l' aggiudicazione di tre stalli con cui si era conclusa la terza procedura ad evidenza pubblica promossa dalla Asdp. Il Tar, a tal riguardo, al termine dell' udienza cautelare svolta in video conferenza, ha legittimato ancora una volta l' azione tecnico amministrativa dell' **Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale**. I battenti della struttura realizzata nel sito dell' ex cantiere navale Canaga, nei prossimi giorni sarà istituita la commissione tecnica chiamata a vagliare le numerose domande presentate nell' ambito della quarta procedura ad evidenza pubblica per l' assegnazione degli stalli. Sarà stilata una graduatoria provvisoria e si procederà alle verifiche di regolarità fiscale e contributiva previste dalla legge, prima del rilascio delle concessioni demaniali. Per l' assegnazione dei restanti 10 stalli per la vendita al dettaglio del pesce in località Porto Salvo a Gaeta, la partecipazione, a differenza dei precedenti bandi, è stata più massiccia e numerosa del previsto. "Siamo contenti della risposta, davvero importante, che ha ricevuto questo nuovo bando promosso dall' Adsp - ha commentato il neo presidente Pino Musolino - L' ente con questo quarto bando pubblico ha voluto continuare a mantenere fede ad un preciso impegno, di rilanciare lo storico e prestigioso settore ittico di Gaeta che - ha aggiunto il presidente Musolino - in futuro potrà operare in locali a norma, accoglienti e funzionali. Il nuovo mercato della Peschiera costituisce una risorsa per il comparto del pesce di Gaeta e dell' intero Golfo".



Lungomare, l'odissea lavori cantieri aperti fino a Pasqua

I RITARDI Gennaro Di Biase Dovranno passare almeno altri due mesi per vedere ripristinata la curva più famosa della città, quella di via Partenope, devastata dall'ormai sempre più lontana mareggiata del 28 dicembre 2020. In sostanza, e nella migliore delle ipotesi, il parapetto e il marciapiede del lungomare verranno restituiti alla circolazione, e ai napoletani, a ridosso di Pasqua (che quest'anno è il 4 aprile). Il Comune ha stimato in «10-15 giorni i tempi per l'affidamento dei lavori a una ditta» e le operazioni, una volta partite, dureranno «una ventina di giorni». Il conto è fatto, dunque. E i via libera già arrivati dalla Sovrintendenza e dal Comune stesso, con la Giunta che nei giorni scorsi ha approvato e finanziato il progetto di ripristino dei luoghi per 230mila euro, non hanno allontanato le lentezze burocratiche che in questi mesi (non ultimo in occasione delle maxi-uscite di San Valentino) stanno causando diversi disagi a auto, pedoni, ciclisti e ristoratori sull'ex lungomare liberato. LE TEMPISTICHE L'odissea dei tempi si spiega anche col fatto che la burocrazia che imbriglia il lungomare è fittissima. Sono tanti gli enti coinvolti nelle decisioni, anche in una situazione di massima urgenza come questa. «La parte sottostante del parapetto, è cioè la scogliera, è gestita dal Comune ma è di proprietà del Demanio marittimo - osservano il presidente di Confesercenti Vincenzo Schiavo e quello di Fiepet Napoli Antonio Viola - Quindi serve coinvolgere anche il Demanio per un restyling del parapetto. La Capitaneria di Porto, inoltre, deve dire la sua: tutto ciò che è in acqua è gestito dalla Capitaneria. Questo e altri temi sono emersi dal nostro confronto con il Comune nei giorni scorsi». Due le questioni dipendenti una dall'altra: il ripristino del tunnel della Vittoria e la questione delle occupazioni di suolo per i ristoranti. In ogni caso, sono trascorsi cinquanta giorni esatti dalla bufera di libeccio che ha devastato via Partenope e fatto entrare il mare nelle cucine dei 7 ristoranti della curva. E ne trascorreranno altrettanti per chiudere questa triste pagina dei dissesti. Il ripristino della curva in ottanta giorni, insomma, se tutto filerà liscio. Il Servizio strade di Palazzo San Giacomo annuncia infatti che «in 10-15 giorni si procederà con l'affidamento dei lavori». «Una volta trovata la ditta - aggiunge Nino Simeone, consigliere comunale e presidente della commissione Trasporti in via Verdi - serviranno 20 giorni circa per portare a termine i lavori. Non escludo che manchi ancora qualche passaggio burocratico per aprire finalmente il cantiere, vista la quantità di soggetti coinvolti. Tali lungaggini per riparare una zona così cruciale della città non hanno fatto fare bella figura a nessuno. Sono felice che finora non sia accaduto nessun incidente in via Partenope: la situazione è pericolosa». Per velocizzare le cose, anziché indire un bando di gara, il Comune ha assicurato un affidamento diretto, la cui procedura prevede un sorteggio tra le ditte accreditate con Palazzo San Giacomo e poi la scelta della società che avrà offerto il prezzo più basso. «15 giorni per un affidamento sono purtroppo normali - commenta il presidente della Prima Municipalità Francesco de Giovanni - Ma ciò non toglie che il lungomare sia stato abbandonato a se stesso. L'ATTRIBUZIONE Persiste un problema di attribuzione tra Demanio e Capitaneria, per esempio, per quanto riguarda l'Arco Borbonico crollato a inizio 2021, che a oggi è in ogni caso sottoposto a sigilli della Procura. E nulla si è mosso per il ripristino del molo di Colonna Spezzata, distrutto dalle mareggiate. Nessuna novità anche per il tunnel della Vittoria. I miei tecnici sentono parlare di tempi particolarmente lunghi, addirittura alcuni di loro ipotizzano con terrore che la Galleria potrebbe restare chiusa fino



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

al 2023, perché una volta iniziate le operazioni i lavori dovrebbero poi durare circa un anno». Tornando alla curva, disagi e rischi per la circolazione non stanno mancando, come abbiamo ripetutamente segnalato su queste pagine, e vanno a intaccare anche l'emergenza sanitaria, come accaduto a San Valentino: «Con il marciapiede interrotto dalle transenne - dice Andrea Macchia, socio di Regina Margherita- Non c'era spazio per clienti, veicoli e passanti, tutti a ridosso del cantiere». Un cantiere centralissimo in cui, dopo cinquanta giorni, non si è mai visto nemmeno un operaio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Anteprima 24

Napoli

Presutto: 'Il Porto di Napoli va rilanciato a livello commerciale, ma senza dimenticare l'ambiente'

'Il Porto di Napoli ha bisogno di essere rilanciato dal punto di vista commerciale, ma ponendo una grande attenzione per l'Ambiente. Bisogna avere come priorità uno sviluppo sostenibile'. Così il senatore campano del M5S, Vincenzo Presutto, a margine di un confronto avuto questa mattina con il neo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Andrea

Tempo di lettura: 2 minuti 'Il Porto di Napoli ha bisogno di essere rilanciato dal punto di vista commerciale, ma ponendo una grande attenzione per l'Ambiente. Bisogna avere come priorità uno sviluppo sostenibile'. Così il senatore campano del M5S, Vincenzo Presutto, a margine di un confronto avuto questa mattina con il neo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata. Un confronto nato dall'esigenza di portare alla luce istanze del territorio su problematiche per limitare gli errori passati, ma soprattutto idee di progetti che possano traghettare Napoli e la Regione Campania al centro di uno sviluppo senza precedenti. 'La parola d'ordine - continua Presutto - è accelerare per recuperare il tempo perso. Sappiamo come gli ultimi provvedimenti che sono stati presi nella precedente gestione hanno avuto una grande disattenzione su tematiche come la sicurezza, mettendo a rischio, in alcuni casi, la stessa incolumità dei cittadini. Ovvio che il Porto di Napoli è prima di tutto un datore di lavoro 'naturale' non solo per Napoli ma per tutta la Regione, ma allo stesso tempo tutto questo deve essere portato avanti senza dimenticare l'ambiente e la sicurezza visto che al Porto in passato sono nate situazione insidiose, come l'aver ideato un impianto Gnl a poche centinaia di metri dalla zona abitata di Napoli e questo non dovrà più accadere'.



Tempo di lettura: 2 minuti
 "Il Porto di Napoli ha bisogno di essere rilanciato dal punto di vista commerciale, ma ponendo una grande attenzione per l'Ambiente. Bisogna avere come priorità uno sviluppo sostenibile".

Così il senatore campano del M5S, Vincenzo Presutto, a margine di un confronto avuto questa mattina con il neo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata. Un confronto nato dall'esigenza di portare alla luce istanze del territorio su problematiche per limitare gli errori passati, ma soprattutto idee di progetti che possano traghettare Napoli e la Regione Campania al centro di uno sviluppo senza precedenti. "La parola d'ordine - continua Presutto - è accelerare per recuperare il tempo perso. Sappiamo come gli ultimi provvedimenti che sono stati presi nella precedente gestione hanno avuto una grande disattenzione su tematiche come la sicurezza, mettendo a rischio, in alcuni casi, la stessa incolumità dei cittadini. Ovvio che il Porto di Napoli è prima di tutto un datore di lavoro 'naturale' non solo per Napoli ma per tutta la Regione, ma allo stesso

Presutto a colloquio con Annunziata: il Porto va rilanciato tutelando l' ambiente

«Il Porto di Napoli ha bisogno di essere rilanciato dal punto di vista commerciale, ma ponendo una grande attenzione per l' ambiente. Bisogna avere come priorità uno sviluppo sostenibile». Così il senatore campano del M5S, Vincenzo Presutto, a margine di un confronto avuto questa mattina con il neo presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata. Un confronto nato dall' esigenza di portare alla luce istanze del territorio su problematiche per limitare gli errori passati, ma soprattutto idee di progetti che possano traghettare Napoli e la Regione Campania al centro di uno sviluppo senza precedenti. «La parola d' ordine - continua Presutto - è accelerare per recuperare il tempo perso. Sappiamo come gli ultimi provvedimenti che sono stati presi nella precedente gestione hanno avuto una grande disattenzione su tematiche come la sicurezza, mettendo a rischio, in alcuni casi, la stessa incolumità dei cittadini. Ovvio che il Porto di Napoli è prima di tutto un datore di lavoro naturale non solo per Napoli ma per tutta la Regione, ma allo stesso tempo tutto questo deve essere portato avanti senza dimenticare l' ambiente e la sicurezza visto che al Porto in passato sono nate situazione insidiose, come l' aver ideato un impianto Gnl a poche centinaia di metri dalla zona abitata di Napoli e questo non dovrà più accadere». ad.



OPERE PUBBLICHE

Bacino Dario, un cantiere in mare aperto

L'installazione al porto servirà a costruire i cinque mega-cassoni che allungheranno di 200 metri il molo di sopraflutto

Da qualche giorno al porto è comparsa un'installazione misteriosa. In tanti si sono chiesti cosa fosse e, soprattutto, a cosa potesse servire. Ebbene il manufatto ha un nome e un cognome: si chiama, infatti, Bacino Dario, e servirà a costruire i cinque mega-cassoni di cemento armato utili ad allungare, di 200 metri, il molo di sopraflutto. Intervento, quest'ultimo, che è previsto nell'ambito del progetto di allargamento dell'imboccatura portuale. A svelare l'arcano è il segretario generale dell'**Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale, Francesco Messineo. «I cassoni di cemento armato - spiega Messineo - saranno realizzati dall'impresa uno alla volta su questo bacino. E, quindi, singolarmente saranno immessi in acqua con delle apposite operazioni. Ora è in costruzione il primo dei cassoni». Cambia l'imbocco portuale. L'intervento in corso d'opera, del costo totale di 23 milioni di euro, che va di pari passo con il dragaggio dei fondali, consentirà, in piena sicurezza, l'ingresso e la manovra di evoluzione nel bacino portuale alle navi che attualmente fanno scalo nel porto di Salerno. L'operazione prevede il salpamento del tratto terminale del molo di sottoflutto, la demolizione delle relative sovrastrutture e la riconfigurazione del conoide di testata, il prolungamento del molo di sopraflutto per una lunghezza complessiva di 200 metri, mediante, appunto, la costruzione e posa in opera di cassoni cellulari poggiati su scanno di imbasamento in materiale arido di cava, previo consolidamento del terreno di fondazione e l'adeguamento dei segnali marittimi (fanale verde e fanale rosso) alla nuove estremità dei moli. Dragaggio del porto. Dunque si va avanti spediti, tant'è che i lavori di escavo dei fondali del porto oramai sono alla fase conclusiva. La quantità di sabbia dragata è pari a 3 milioni di metri cubi, per un costo complessivo di 38 milioni di euro, con il risultato di portare il fondale del porto ad una profondità di 14,5 metri. E questo permetterà di far entrare nel bacino portuale anche le navi di ultima generazione. Quando riprenderà il traffico crocieristico, quindi, entrerà finalmente in funzione anche la stazione marittima, che potrà accogliere i turisti che sbarcheranno a Salerno. L'escavo dei fondali. Dopo nove anni d'attesa, dunque, l'escavo dei fondali del porto di Salerno è diventato realtà. L'iter è cominciato nel 2012, quando la Regione Campania ha dato il via libera al progetto di potenziamento del porto di Salerno che includeva anche il dragaggio. Nel 2013 è stato approvato il progetto definitivo, che riguardava gli interventi all'interno del porto commerciale. Nel 2015 la Regione ha autorizzato l'**Autorità** portuale «all'esecuzione dei lavori urgenti di dragaggio dei fondali antistanti il Molo Manfredi e sversamento dei sedimenti dragati nelle acque del bacino del Porto di Salerno». Nel 2016 il Governo ha riorganizzato le **Autorità** portuali italiane e accorpato i porti di Salerno, Napoli e Castellammare di Stabia nell'**Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale. Nel 2017 la commissione ministeriale di Valutazione d'impatto ambientale ha subordinato l'autorizzazione all'immersione in mare dei sedimenti dragati ad una serie di prescrizioni. Nel 2018 la Stazione zoologica Anton Dohrn di Napoli, ha completato l'elaborazione dei dati richiesti e redatto i rapporti di prova, che sono stati validati dall'Arpac e inviati al ministero dell'Ambiente. Il ministero dell'Ambiente, nell'ottobre dello stesso anno, ha firmato il decreto che ha dato il via libera al dragaggio. Gaetano de Stefano ©RIPRODUZIONE RISERVATA " FRANCESCO MESSINEO Sulla struttura saranno edificati i blocchi immessi subito in acqua.



GUARDIA COSTIERA PRESENTE LA SOSTANZA CON CUI VENGONO TRATTATE LE TRAVERSINE FERROVIARIE: TERMINATA LA BONIFICA

Rimossi pericolosi rifiuti, anche cancerogeni

La Capitaneria, su mandato della Procura, ha sequestrato un' area di mille metri quadrati

Terminate le operazioni le operazioni di bonifica di un' area demaniale marittima all' interno del Porto di Brindisi. Il Nucleo Operativo di Polizia Ambientale personale della Guardia Costiera di Brindisi con la collaborazione del personale dell' ARPA Puglia DAP Brindisi - al termine di un' attività d' indagine delegata dal Sostituto Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi Alfredo Manca - a fine dicembre aveva posto sotto sequestro un' area di circa 1.000 metri quadri situata presso l' area portuale di Brindisi, Port Facility denominata «Costa Morena». All' interno dell' area era stata accertata la presenza di rifiuti speciali pericolosi e non, tra i quali mezzi e imbarcazioni ormai in stato di degrado e abbandono, rottami ferrosi vari e plastici contenuti in diversi contenitori, una grossa gru in evidente stato di abbandono e deterioramento con presenza diffusa di ruggine ed un consistente numero di traversine ferroviarie in legno trattate con creosoto, sostanza cancerogena, estremamente volatile e diffusibile nell' ambiente sia per vaporizzazione (che aumenta col crescere delle temperature), che per percolazione (con possibile inquinamento delle falda acquifera). Le traversine ferroviarie, quando dimesse, vengono classificate come rifiuto pericoloso. I rifiuti risultavano depositati su un terreno privo di sistemi di raccolta di acque meteoriche ed esposto all' azione degli eventi meteorici. Successivamente, al sequestro penale eseguito a carico di ignoti, con l' autorizzazione dell' Autorità giudiziaria, le aree sono state completamente liberate e bonificate per opera di una ditta specializzata, incaricata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Sono ancora in corso le indagini tese all' individuazione dei responsabili dell' abbandono dei rifiuti ai quali, oltre alle contestazioni di natura penale previste dal Testo Unico sull' Ambiente, saranno posti a carico tutti gli oneri derivanti dalle operazioni di bonifica dell' area.



Edison, scontro finale «Città e porto svenduti»

Bbc contro D' Attis e Amati, preoccupati per la possibile perdita dell' investimento Prosegue la battaglia sulla localizzazione del deposito di gas a Costa Morena Est

Non accenna a placarsi la polemica sulla localizzazione del deposito small-scale di gas naturale che Edison vorrebbe realizzare nel porto di Brindisi e per il quale l'azienda ha già ottenuto il Nulla osta di fattibilità da parte del Comitato tecnico regionale dei vigili del fuoco. Motivo del contendere, più che l'impianto stesso e la sua utilità, è la localizzazione del deposito. Da un lato, infatti, c'è chi è d'accordo sulla sua realizzazione a Costa Morena Est. Tra questi anche gli operatori, inizialmente contrari ma che hanno cambiato idea dopo che Edison ha annunciato la disponibilità a modificare il progetto arretrandolo verso la radice della banchina, in modo da lasciare spazio per i traffici portuali che, altrimenti, sarebbero stati compromessi. Tra i favorevoli c'è anche chi, come il deputato e coordinatore regionale di Forza Italia Mauro D' Attis ed il consigliere regionale del Pd Fabiano Amati, teme che a causa del confronto in atto sulla localizzazione ed in particolare dell'atteggiamento di contrarietà del sindaco Riccardo Rossi e dell'amministrazione, Edison possa decidere di rinunciare al progetto e realizzarlo in un'altra città. Rischio che non è stato escluso neanche dal presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale

Ugo Patroni Griffi. E proprio a fronte di queste esternazioni, Brindisi Bene Comune va all'attacco di D' Attis e Amati. «Da un parlamentare e da un consigliere regionale del territorio - esordisce il movimento - ci saremmo aspettati molto di più che semplici ed inutili strepiti da prefiche al capezzale di un morto che, a dirla tutta, nemmeno esiste. È mortificante per il nostro territorio sapere che questi due illustri rappresentanti anziché occuparsi del merito delle questioni, le utilizzano unicamente per costruire polemiche con la nostra amministrazione. Ed è soprattutto triste sapere che l'onorevole D' Attis e il consigliere Amati hanno raccolto l'eredità peggiore della tradizione politica brindisina, quella con il cappello in mano pronta a svendere la città ed il porto agli interessi di pochissimi a scapito del bene comune. Incapaci di una visione altra per la città ma capaci soltanto di accettare acriticamente tutto quanto viene imposto». Da due esponenti politici «così importanti» il movimento si sarebbe aspettato «una difesa a spada tratta del porto e delle sue potenzialità e quindi non solo del presente ma anche del futuro della città». Bbc, dal canto suo, continua a ribadire «che la localizzazione dell'impianto è assolutamente incompatibile con le potenzialità e l'importanza di Costa Morena est per il nostro porto e per la città. Che è assolutamente impensabile anche solo immaginare di ingabbiare per sempre quella porzione strategica di porto per un impianto che nella migliore delle ipotesi darebbe alla città una trentina appena di posti di lavoro, per altro con professionalità altamente specializzate». L'area di Costa Morena Est, sostiene il movimento, «con le infrastrutture già esistenti, la ferrovia e le potenzialità per essere inserita con prepotenza nella zona Franca doganale, ha tutti i crismi per essere già considerata la banchina più strategica del porto per lo sviluppo del traffico merci e necessiterebbe di pochi interventi strutturali per renderla ancora più competitiva, con ricadute enormi per l'economia del porto e della città e con prospettive lavorative di gran lunga maggiori». D' Attis, conclude Bbc, «se ne è capace, dovrebbe provare ad entrare a gamba tesa su chi vuole distruggere il nostro porto e non chiedere ad altri di farlo contro chi difende la città ed il suo futuro» mentre Amati «dovrebbe chiedere alla Regione, ammesso che lo ascoltino, di esercitare maggiore autorevolezza



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

contro chi non cura gli interessi della città». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Guardia costiera, operazione di bonifica nel porto di Brindisi

BRINDISI - Sono terminate le operazioni di bonifica di un' area demaniale marittima all' interno del porto di Brindisi. Il nucleo operativo di polizia ambientale, personale della guardia costiera di Brindisi, con la collaborazione del personale dell' Arpa Puglia Dap Brindisi - a seguito di un' attività d' indagine delegata dal sostituto procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi Alfredo Manca - a fine dicembre aveva posto sotto sequestro un' area di circa mille metri quadri presso l' area **portuale** di Brindisi, Port Facility denominata "Costa Morena". All' interno dell' area era stata accertata la presenza di rifiuti speciali pericolosi e non, tra i quali mezzi e imbarcazioni ormai in stato di degrado e abbandono, rottami ferrosi vari e plastici contenuti in diversi contenitori, una grossa gru in evidente stato di abbandono/deterioramento con presenza diffusa di ruggine ed un consistente numero di traversine ferroviarie in legno trattate con Creosoto, sostanza cancerogena, estremamente volatile e che si diffonde nell' ambiente sia per vaporizzazione (che aumenta col crescere delle temperature), che per percolazione (con possibile inquinamento delle falda acquifera). Le traversine ferroviarie, quando dimesse, vengono classificate come rifiuto pericoloso. I rifiuti risultavano depositati su un terreno privo di sistemi di raccolta di acque meteoriche ed esposto all' azione degli eventi meteorici. Successivamente, al sequestro penale eseguito a carico di ignoti, con l' autorizzazione dell' **autorità** giudiziaria, le aree sono state completamente liberate e bonificate per opera di una ditta specializzata, incaricata dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**. Sono ancora in corso le indagini tese all' individuazione dei responsabili dell' abbandono dei rifiuti ai quali, oltre alle contestazioni di natura penale previste dal Testo Unico sull' Ambiente, saranno posti a carico tutti gli oneri derivanti dalle operazioni di bonifica dell' area. Per qualsiasi segnalazione si ricorda che sono attivi 24 ore su 24, 7 giorni su 7 il numero di centralino della sala operativa 0831521022 e la casella di posta elettronica so.cpbrindisi@mit.gov.it mentre, per le sole emergenze in **mare**, il numero blu 1530.



INTESA TRA COMUNE E PORTO

Blue economy sarà realizzato un polo unico

Un unico polo di innovazione tecnologica dedicato alla blue economy. È la prospettiva che vede amministrazione Melucci e **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio insieme, sulla scia dell' accordo quadro che le due istituzioni hanno siglato nella primavera del 2020. Durante un confronto in videoconferenza, nei giorni scorsi, il sindaco Rinaldo Melucci e il presidente Sergio Prete hanno incrociato le comuni esigenze di puntare sull' innovazione al servizio delle imprese locali e dei grandi player che investono nel territorio, mettendo a **sistema** i percorsi progettuali già avviati: da una parte il Comune, con la partecipazione al bando europeo sui poli per l' innovazione tecnologica, dall' altra l' Authority con l' accelerazione di start up in collaborazione con Cdp Venture Capital. Alla videoconferenza hanno anche partecipato l' assessore a Sviluppo Economico, Marketing Territoriale e Turismo Fabrizio Manzulli, l' assessore a Urbanistica e Innovazione Ubaldo Occhinegro e gli stakeholder coinvolti. «La condivisione di queste esperienze - ha spiegato il sindaco Melucci - ci servirà per sondare la possibilità di ricondurle in un unico percorso, un unico, grande distretto dell' innovazione in grado di attivare nuove realtà produttive, ma anche di trasferire tecnologia a quelle già esistenti. Il mare è la prospettiva economica del nostro territorio, una vera miniera di diversificazione che ha bisogno di professionalità qualificate e idee ambiziose». Taranto, d' altronde, presenta dei rilevanti asset legati alla propria storia e alla propria cultura, connessi per esempio a Sparta e alla Magna Grecia, ma anche un patrimonio naturalistico di primo livello (dalla costa con le spiagge cristalline e le dune, fino all' entroterra con il Parco naturale Terra delle Gravine e le riserve naturali) e un posizionamento strategico all' interno del Mediterraneo. Per Taranto, nel 2019 è stato creato e lanciato il nuovo brand ufficiale della città, sintetizzato in "Taranto, Capitale di Mare" e in un logo ad hoc: una "T" che richiama la coda di un delfino, animale da sempre simbolo della città, in cui le onde si intrecciano e riportano la città alle sue radici, facendo riemergere il senso di storica energia positiva del territorio. Nel complesso, "Taranto, Capitale di Mare" è un' importante operazione finalizzata a rilanciare il brand della città, facendole riscoprire la sua vocazione turistica. In particolare, essa assume una duplice connotazione: per Taranto il mare rappresenta un capitale (alla luce della rilevanza dell' Economia del mare, che può rappresentare un volano per lo sviluppo della città), e al tempo stesso, Taranto vuole tornare a essere una Capitale del mare, nell' ampio contesto nazionale e del Mediterraneo.



LO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VOLUTO DA REGIONE PUGLIA, COMUNE DI TARANTO E ASSET

Piano strategico con vista sui Giochi del 2026

Ampliando la prospettiva ad una dimensione sovracomunale, il territorio si è dotato nel 2019 del Piano Strategico «Taranto Futuro Prossimo», un processo partecipato di pianificazione e programmazione per lo sviluppo sostenibile del territorio, promosso da Regione Puglia, Comune di Taranto e Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Eco sostenibile del Territorio (Asset). Il piano strategico, concepito per essere inclusivo, aperto e flessibile, ha identificato una visione strategica per Taranto: «Sana e libera dalle fonti di inquinamento, città **porto** del Mediterraneo connessa, viva e intraprendente, orientata alla conoscenza, alla cura dell' ambiente e delle persone, al lavoro, allo sviluppo durevole e sostenibile». Tale visione poggia su tre pilastri (Ambiente, Mare e Cultura) ed è articolata su diversi assi portanti a cui sono associate specifiche priorità strategiche da perseguire con obiettivi quantificabili e azioni puntuali da attuare per il raggiungimento degli stessi. Complessivamente il piano strategico prevede investimenti per Taranto e la sua Provincia pari a 1,8 miliardi di euro, per la realizzazione di interventi che vanno dal sostegno all' occupazione, al sistema della formazione e della

ricerca, alle imprese, agli investimenti per le infrastrutture, al miglioramento della salute e della qualità urbana e della vita. In sinergia con la programmazione territoriale fino ad ora descritta, si segnala un importante progetto, già in corso di realizzazione, che potrà contribuire al rilancio dell' area di Taranto: la realizzazione della XX edizione dei Giochi del Mediterraneo a Taranto nel 2026, una manifestazione sportiva multidisciplinare, organizzata sulla falsariga dei Giochi olimpici, cui partecipano 26 nazioni che si affacciano sul mare Mediterraneo. I Giochi del Mediterraneo sono una manifestazione sportiva multidisciplinare, organizzata sulla falsariga dei Giochi olimpici, a cui partecipano 26 nazioni che si affacciano sul Mar Mediterraneo. Quella di Taranto sarà la seconda edizione nella storia dei Giochi (di cui l' Italia detiene il primato nel medagliere con 2.303 riconoscimenti) a svolgersi in Puglia (dopo l' edizione a Bari nel 1997). La candidatura di Taranto è stata formalizzata con la legge regionale denominata «Indirizzi per lo sviluppo, la sostenibilità ambientale e la coesione economica e sociale del territorio di Taranto», finalizzata ad affrontare i problemi della città di Taranto in seguito alla crisi del polo siderurgico e alla necessità di recupero socioeconomico, oltre che ambientale, della città che si affaccia sullo Jonio. Durante della edizione programmata a Taranto nel 2026, saranno previsti 10 giorni di gare che interesseranno 30 discipline sportive - comprese quelle paralimpiche - e si estenderanno a diversi Comuni della provincia ionica, nonché a Brindisi e a Lecce. Le risorse allocate, secondo le stime elaborate da Governo, Coni, Regione Puglia, Asset e Comune di Taranto saranno circa 290 milioni di Euro in 7 anni per il miglioramento e la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie. Si tratterà di un' importante occasione di visibilità e diversificazione per Taranto, oltre che di rafforzamento del posizionamento del ruolo della Provincia all' in terno del bacino del Mediterraneo.



De Magistris al porto di Gioia Tauro «Investire su retroporto e ferrovia»

GIOIA TAURO Il sindaco di Napoli Luigi De Magistris, candidato alla presidenza della Regione, torna in Calabria per un sopralluogo all' area portuale e soprattutto per incontrare il commissario dell' **Authority**, Andrea Agostinelli. A darne notizia l' ex magistrato sul proprio profilo Facebook. «Sono stato in visita al porto di GioiaTauro - scrive - tra i più grandi d' Europa e del Mediterraneo. Con la comunità portuale, in primo luogo istituzioni, imprenditori, armatori e lavoratori, ci impegniamo a valorizzare questa eccellenza infrastrutturale della Calabria. Investire su retroporto, ferrovie e Zes. Dare forza e dignità al lavoro. Mai subalterni a nessuno, sempre in rete con il mondo. La Calabria sempre più porta delle più imponenti attività commerciali internazionali». Un breve post per dimostrare il suo interesse e la sua presenza nel territorio, a circa due mesi dalle prossime elezioni regionali. De Magistris è stato accompagnato nel suo tour da una delegazione del movimento politico "DemA", che lo sostiene, composta dal consigliere metropolitano e sindaco di Cinquefrondi, Michele Conia; dal consigliere comunale di Reggio Calabria, Saverio Pazzano; dalla consigliera comunale gioiese di maggioranza Sabina Ventini e da Antonio Guerrieri. Con loro anche il segretario dell' Orsa Porti, Mimmo Macri. «Oggi - ha scritto Guerrieri - abbiamo accompagnato De Magistris al porto per incontrare l' ammiraglio Agostinelli. Per il rilancio della più importante infrastruttura del Mediterraneo serve una svolta. Finora, la politica e le istituzioni hanno (deliberatamente?) fallito la propria missione complessiva abbandonando quasi a sé stesso il porto di Gioia. Molto può e deve fare la Regione Calabria. Non l' abbiamo mai dimenticato». d.l.



IL TOUR De Magistris nella Piana

«Far partire il retroporto è cruciale per il futuro del porto di Gioia»

GIOIA TAURO - Visita all' **Autorità Portuale** di Luigi De Magistris, ieri mattina. Il tour del candidato a presidente della Regione Calabria è iniziato prestissimo e dopo aver incontrato realtà produttive nella zona tra Polistena e Cinquefrondi, accompagnato dal responsabile per il mezzogiorno di DeMa e sindaco di Cinquefrondi Michele Conia, dal consigliere comunale di Reggio Calabria Saverio Pazzano e dal segretario dell' Orsa - Porti Mimmo Macrì, De Magistris prima ha fatto tappa all' **Autorità Portuale** e subito dopo ha visitato la "Fattoria della Piana". Accolto dal Commissario Straordinario Andrea Agostinelli e dal suo staff di tecnici, il sindaco di Napoli, è stato a lungo edotto sull' attuale situazione dello scalo e dei programmi in corso di realizzazione. Una descrizione lunga quella di Agostinelli, che si è posto come il regista del rilancio del porto dall' aumento dei volumi targetati, però, Msc, al varo del gateway ferroviario e ai programmi sull' avvio del bacino di carenaggio. Sono stati anche affrontati i nodi del rapporto tra Port Authority e Corap a proposito dello storico conflitto sulla titolarità delle aree del retroporto e quella sulla ormai ex zona franca doganale aperta, fallita proprio per la controversia tra i due enti. Un tema quest' ultimo sul quale De Magistris ha chiesto maggiori delucidazioni fissando per i prossimi giorni un incontro ad hoc sullo stato dell' arte non solo del porto ma soprattutto del retro porto, «uno dei punti cruciali» - lo ha definito del futuro della Calabria. Da quanto si è potuto apprendere il candidato a Presidente ritiene l' area di Gioia Tauro e la Zes l' elemento centrale dal quale far ripartire lo sviluppo della Regione. Un tema, che ha annunciato sarà al centro del suo programma per la Calabria, che vuole approfondire subito fissando un prossimo incontro con esperti e attori diretti della vita dello scalo. La visita è poi proseguita presso la sede della Fattoria della Piana dove ha incontrato gli amministratori ed i lavoratori apprezzando il lavoro che in quei 260 ettari di terreno coltivati direttamente per la produzione di fieno, granturco, sorgo con moderni mezzi agricoli consentono di operare in ogni fase della lavorazione: dall' aratura dei terreni fino al raccolto e all' insilamento, foraggi che vengono utilizzati per la nutrizione dei capi degli allevamenti e somministrati in razioni equilibrate, studiate per ottimizzare la qualità del latte prodotto. «La Fattoria della Piana - ha spiegato l' amministratore Carmelo Basile - si occupa direttamente della coltivazione non solo dei foraggi per gli allevamenti, ma anche di agrumi destinati alla produzione di clementine per il mercato nazionale. Oggi la nostra è la più grande fattoria della provincia di Reggio Calabria nonché una delle più grandi del Sud Italia. Una realtà che continua a crescere, rispettando sempre e comunque l' ambiente e trasformando in risorsa ciò che normalmente è scarto». Una visita che avrebbe molto colpito il candidato. mi. al.



PORTO L' ex consigliere reggino sulla soppressione dell' ufficio di polizia doganale

Imbalzano chiede la mobilitazione

Appello rivolto ai parlamentari calabresi: «Il servizio deve essere consolidato»

GIOIA TAURO - «Sul **Porto** di **Gioia Tauro**, una delle poche vere risorse della Calabria, in una fase in cui tutte le forze politiche e sindacali sono chiamate a battersi per consolidare gli ancora timidi segnali di rilancio definitivo della struttura portuale, anche attraverso l' attivazione del Gateway ferroviario, non ci possono essere defezioni di sorta. Ed appare quindi improvvido, se fosse confermato, l' orientamento del Ministero competente a rimodulare - sopprimere l' attuale Ufficio di Polizia di Frontiera Doganale, accorpandolo con il locale Commissariato di P.S. di **Gioia Tauro**. Sarebbe una grave iattura, che rischierebbe di contribuire seriamente ad invertire la positiva tendenza registrata, con alti e bassi, nell' ultimo anno, mentre al **Porto** di Genova vengono destinati imponenti investimenti per circa un miliardo di euro, con l' obiettivo dichiarato di rafforzarne il ruolo, anche a discapito del nostro hub marittimo». E' quanto afferma Pasquale Imbalzano, per due consiliature consigliere comunale di Reggio Calabria. «Su questo pericolo incombente - afferma Imbalzano - chiediamo una mobilitazione di tutta la politica, anche a livello parlamentare, consapevoli che un **porto** che rimane il più grande terminal commerciale del Mediterraneo, uno dei più grandi d' Europa, uno dei pochissimi capaci di fare attraccare le nuove grandi navi transoceaniche con una capacità di oltre 20.000 container, grazie ai suoi fondali a meno 18 metri, vada rafforzato, coscienti come siamo che il futuro della Provincia di Reggio e della Calabria passa dall' incremento dei suoi traffici e dallo sviluppo delle attività che ci auguriamo possano insediarsi a breve nella vasta Zona Economica Speciale del retro Il **porto** di **Gioia Tauro porto**». «Per questo - aggiunge l' ex consigliere reggino abbiamo raccolto il grido di allarme dei giorni scorsi della UILTrasporti. Dopo la rilevazione da parte di Msc. della totalità della partecipazione societaria della Medcenter e gli investimenti programmati per 100 - 140 milioni di Euro da parte del Gruppo Aponte per il rinnovamento progressivo delle macchine operatrici presenti sui piazzali, a partire da 40 straddle carrier (carrelli trasporto container) e di sei nuove gigantesche gru, per agevolare sia l' aumento delle ore lavorative che del numero delle navi in arrivo, vi sono tutte le condizioni per rafforzare l' attuale positiva tendenza». «Per questo - afferma Pasquale Imbalzano - non si giustifica in alcun modo la ventilata ipotesi di rimodulazione, di fatto soppressione, dell' Ufficio di Polizia di Frontiera, già in sofferenza per il numero di personale ridotto nel tempo da 54 a 20 unità ed impossibilitato a garantire anche i servizi ordinari di vigilanza, di sicurezza portuale, degli accessi abusivi all' interno dell' Area Doganale e soprattutto di contrastare efficacemente i traffici illeciti. Al contrario - conclude l' ex consigliere comunale di Reggio Calabria -, siamo profondamente convinti, che il Servizio vada consolidato, dotandolo di uomini e mezzi, nell' ottica dello sviluppo necessario e possibile di un hub portuale che tutto il mondo ci invidia».



Dire

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto Gioia Tauro, De Magistris: "Valorizzare un' eccellenza infrastrutturale della Calabria"

A sostenerlo è il sindaco di Napoli, candidato alla presidenza della Regione Calabria con la coalizione civica Tesoro Calabria

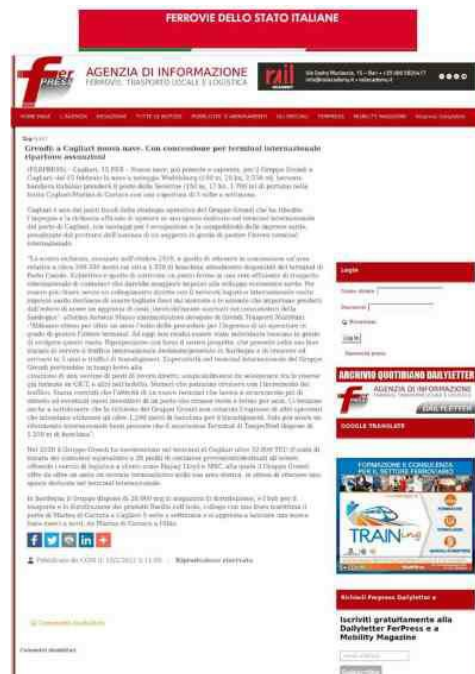
Mario Vetere

REGGIO CALABRIA - " Sono stato in visita al porto di Gioia Tauro . Tra i più grandi d' Europa e del Mediterraneo. Con la comunità portuale, in primo luogo istituzioni, imprenditori, armatori e lavoratori, ci impegniamo a valorizzare questa eccellenza infrastrutturale della Calabria ". Così il sindaco di Napoli Luigi de Magistris , candidato alla presidenza della Regione Calabria con la coalizione civica Tesoro Calabria . Tra i temi proposti da de Magistris per l' infrastruttura "investimenti su retroporto, ferrovie e zona economica speciale. Dare forza e dignità al lavoro. Mai subalterni a nessuno, sempre in rete con il mondo. La Calabria sempre più porta delle imponenti attività commerciali internazionali".

Grendi: a Cagliari nuova nave. Con concessione per terminal internazionale ripartono assunzioni

(FERPRESS) - Cagliari, 15 FEB - Nuova nave, più potente e capiente, per il Gruppo Grendi a Cagliari: dal 15 febbraio la nave a noleggio Wedelsborg (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana) prenderà il posto della Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) nella tratta Cagliari-Marina di Carrara con una copertura di 5 volte a settimana. Cagliari è uno dei punti focali della strategia operativa del Gruppo Grendi che ha ribadito l'impegno e la richiesta ufficiale di operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del porto di Cagliari, con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dal protrarsi dell'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale. "La nostra richiesta, avanzata nell'ottobre 2019, è quella di ottenere in concessione un'area relativa a circa 300-350 metri sui circa 1.550 di banchina attualmente disponibili del terminal di Porto Canale. L'obiettivo è quello di costruire un punto fermo in una rete efficiente di trasporto internazionale di container che darebbe maggiore impulso allo sviluppo economico sardo. Per essere più chiari: senza un collegamento diretto con il network logistico internazionale

molte imprese sarde rischiano di essere tagliate fuori dal mercato e le aziende che importano prodotti dall'estero di avere un aggravio di costi, inevitabilmente scaricati sui consumatori della Sardegna"- afferma Antonio Musso amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi -"Abbiamo atteso per oltre un anno l'esito delle procedure per l'ingresso di un operatore in grado di gestire l'intero terminal. Ad oggi non risulta essere stato individuato nessuno in grado di svolgere questo ruolo. Riproponiamo con forza il nostro progetto, che prevede nella sua fase iniziale di servire il traffico internazionale destinato/generato in Sardegna e di crescere ed arrivare in 5 anni a traffici di transhipment. L'operatività nel terminal internazionale del Gruppo Grendi porterebbe in tempi brevi alla creazione di una ventina di posti di lavoro diretto, auspicabilmente da selezionare tra le risorse già formate ex CICT, e altri nell'indotto. Numeri che potranno crescere con l'incremento del traffico. Siamo convinti che l'attività di un nuovo terminal che lavora è sicuramente più di stimolo ad eventuali nuovi investitori di un porto che rimane vuoto e fermo per anni. Ci teniamo anche a sottolineare che la richiesta del Gruppo Grendi non ostacola l'ingresso di altri operatori che intendano utilizzare gli oltre 1.200 metri di banchina per il transhipment. Solo per avere un riferimento internazionale basti pensare che il nuovissimo Terminal di TangerMed dispone di 1.200 m di banchina". Nel 2020 il Gruppo Grendi ha movimentato nel terminal di Cagliari oltre 32.000 TEU (l'unità di misura dei container equivalente a 20 piedi) di container provenienti/destinati all'estero, offrendo i servizi di logistica a clienti come Hapag Lloyd e MSC, alla quale il Gruppo Grendi offre da oltre un anno un servizio terminalistico nella sua area storica, in attesa di ottenere uno spazio dedicato nel terminal internazionale. In Sardegna il Gruppo dispone di 20.000 mq di magazzini di distribuzione, è il hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla nell'isola, collega con una linea marittima il porto di Marina di Carrara a Cagliari 5 volte a settimana e si appresta a lanciare una nuova linea merci a nord, da Marina di Carrara a Olbia.



GRENDI: A CAGLIARI NUOVA NAVE. CON LA CONCESSIONE PER TERMINAL INTERNAZIONALE RIPARTONO LE ASSUNZIONI

Redazione

La richiesta di concessione del gruppo logistico non è alternativa all' ingresso di altri operatori a **Porto** Canale e supporta la competitività e l' occupazione delle imprese sarde, a partire dall' assunzione di circa 20 persone ex CICT Nuova nave, più potente e capiente, per il Gruppo Grendi a Cagliari: dal 15 febbraio la nave a noleggio Wedelsborg (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana) prenderà il posto della Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) nella tratta Cagliari-**Marina** di **Carrara** con una copertura di 5 volte a settimana. Cagliari è uno dei punti focali della strategia operativa del Gruppo Grendi che ha ribadito l' impegno e la richiesta ufficiale di operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto** di Cagliari, con vantaggi per l' occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dal protrarsi dell' assenza di un soggetto in grado di gestire l' intero terminal internazionale. 'La nostra richiesta, avanzata nell' ottobre 2019, è quella di ottenere in concessione un' area relativa a circa 300-350 metri sui circa 1.550 di banchina attualmente disponibili del terminal di **Porto** Canale. L' obiettivo è quello di costruire un punto fermo in una rete efficiente di trasporto internazionale di container che darebbe maggiore impulso allo sviluppo economico sardo. Per essere più chiari: senza un collegamento diretto con il network logistico internazionale molte imprese sarde rischiano di essere tagliate fuori dal mercato e le aziende che importano prodotti dall' estero di avere un aggravio di costi, inevitabilmente scaricati sui consumatori della Sardegna'- afferma Antonio Musso amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi -'Abbiamo atteso per oltre un anno l' esito delle procedure per l' ingresso di un operatore in grado di gestire l' intero terminal. Ad oggi non risulta essere stato individuato nessuno in grado di svolgere questo ruolo. Riproponiamo con forza il nostro progetto, che prevede nella sua fase iniziale di servire il traffico internazionale destinato/generato in Sardegna e di crescere ed arrivare in 5 anni a traffici di transhipment. L' operatività nel terminal internazionale del Gruppo Grendi porterebbe in tempi brevi alla creazione di una ventina di posti di lavoro diretto, auspicabilmente da selezionare tra le risorse già formate ex CICT, e altri nell' indotto. Numeri che potranno crescere con l' incremento del traffico. Siamo convinti che l' attività di un nuovo terminal che lavora è sicuramente più di stimolo ad eventuali nuovi investitori di un **porto** che rimane vuoto e fermo per anni. Ci teniamo anche a sottolineare che la richiesta del Gruppo Grendi non ostacola l' ingresso di altri operatori che intendano utilizzare gli oltre 1.200 metri di banchina per il transhipment. Solo per avere un riferimento internazionale basti pensare che il nuovissimo Terminal di TangerMed dispone di 1.200 m di banchina'. Nel 2020 il Gruppo Grendi ha movimentato nel terminal di Cagliari oltre 32.000 TEU (l' unità di misura dei container equivalente a 20 piedi) di container provenienti/destinati all' estero, offrendo i servizi di logistica a clienti come Hapag Lloyd e MSC, alla quale il Gruppo Grendi offre da oltre un anno un servizio terminalistico nella sua area storica, in attesa di ottenere uno spazio dedicato nel terminal internazionale. In Sardegna il Gruppo dispone di 20.000 mq di magazzini di distribuzione, è l' hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla nell' isola, collega con una linea marittima il **porto** di **Marina** di **Carrara** a Cagliari 5 volte a settimana e si appresta a lanciare una nuova linea merci a nord, da **Marina** di **Carrara** a Olbia.



GRUPPO GRENDI: DAL 15 FEBBRAIO A CAGLIARI NUOVA NAVE

La richiesta di concessione del gruppo logistico non è alternativa all' ingresso di altri operatori a **Porto** Canale e supporta la competitività e l' occupazione delle imprese sarde, a partire dall' assunzione di circa 20 persone ex CICT 15 febbraio 2021 - Nuova nave, più potente e capiente, per il Gruppo Grendi a Cagliari: dal 15 febbraio la nave a noleggio Wedelsborg (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana) prenderà il posto della Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) nella tratta Cagliari-**Marina di Carrara** con una copertura di 5 volte a settimana. Cagliari è uno dei punti focali della strategia operativa del Gruppo Grendi che ha ribadito l' impegno e la richiesta ufficiale di operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto** di Cagliari, con vantaggi per l' occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dal protrarsi dell' assenza di un soggetto in grado di gestire l' intero terminal internazionale. "La nostra richiesta, avanzata nell' ottobre 2019, è quella di ottenere in concessione un' area relativa a circa 300-350 metri sui circa 1.550 di banchina attualmente disponibili del terminal di **Porto** Canale. L' obiettivo è quello di costruire un punto fermo in una rete efficiente di trasporto internazionale di container che darebbe maggiore impulso allo sviluppo economico sardo. Per essere più chiari: senza un collegamento diretto con il network logistico internazionale molte imprese sarde rischiano di essere tagliate fuori dal mercato e le aziende che importano prodotti dall' estero di avere un aggravio di costi, inevitabilmente scaricati sui consumatori della Sardegna"- afferma Antonio Musso amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi -"Abbiamo atteso per oltre un anno l' esito delle procedure per l' ingresso di un operatore in grado di gestire l' intero terminal. Ad oggi non risulta essere stato individuato nessuno in grado di svolgere questo ruolo. Riproponiamo con forza il nostro progetto, che prevede nella sua fase iniziale di servire il traffico internazionale destinato/generato in Sardegna e di crescere ed arrivare in 5 anni a traffici di transhipment. L' operatività nel terminal internazionale del Gruppo Grendi porterebbe in tempi brevi alla creazione di una ventina di posti di lavoro diretto, auspicabilmente da selezionare tra le risorse già formate ex CICT, e altri nell' indotto. Numeri che potranno crescere con l' incremento del traffico. Siamo convinti che l' attività di un nuovo terminal che lavora è sicuramente più di stimolo ad eventuali nuovi investitori di un **porto** che rimane vuoto e fermo per anni. Ci teniamo anche a sottolineare che la richiesta del Gruppo Grendi non ostacola l' ingresso di altri operatori che intendano utilizzare gli oltre 1.200 metri di banchina per il transhipment. Solo per avere un riferimento internazionale basti pensare che il nuovissimo Terminal di TangerMed dispone di 1.200 m di banchina". Nel 2020 il Gruppo Grendi ha movimentato nel terminal di Cagliari oltre 32.000 TEU (l' unità di misura dei container equivalente a 20 piedi) di container provenienti/destinati all' estero, offrendo i servizi di logistica a clienti come Hapag Lloyd e MSC, alla quale il Gruppo Grendi offre da oltre un anno un servizio terminalistico nella sua area storica, in attesa di ottenere uno spazio dedicato nel terminal internazionale. In Sardegna il Gruppo dispone di 20.000 mq di magazzini di distribuzione, è l' hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla nell' isola, collega con una linea marittima il **porto** di **Marina di Carrara** a Cagliari 5 volte a settimana e si appresta a lanciare una nuova linea merci a nord, da **Marina di Carrara** a Olbia.



Grendi: nuova nave arrivata a Cagliari

E chiesta la concessione per il terminal internazionale

Redazione

CAGLIARI Nuova nave, più potente e capiente, per il Gruppo Grendi a Cagliari. A partire da oggi, 15 Febbraio, la nave noleggiata Wedelsborg (nella foto) prenderà il posto della Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) nella tratta Cagliari-Marina di Carrara con una copertura di 5 volte a settimana. La nuova nave, battente bandiera italiana è lunga 180 metri, ha una capacità di carico di 2.550 ml e raggiunge una velocità di 20 nodi. Cagliari è uno dei punti focali della strategia operativa del Gruppo Grendi che ha ribadito l'impegno e la richiesta ufficiale di operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del porto di Cagliari, con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dal protrarsi dell'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale. La nostra richiesta, avanzata nell'Ottobre 2019, è quella di ottenere in concessione un'area relativa a circa 300-350 metri sui circa 1.550 di banchina attualmente disponibili del terminal di Porto Canale. L'obiettivo è quello di costruire un punto fermo in una rete efficiente di trasporto internazionale di container che darebbe maggiore impulso allo sviluppo economico sardo. Per essere più chiari: senza un collegamento diretto con il network logistico internazionale molte imprese sarde rischiano di essere tagliate fuori dal mercato e le aziende che importano prodotti dall'estero di avere un aggravio di costi, inevitabilmente scaricati sui consumatori della Sardegna- afferma Antonio Musso amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi Abbiamo atteso per oltre un anno l'esito delle procedure per l'ingresso di un operatore in grado di gestire l'intero terminal. Ad oggi non risulta essere stato individuato nessuno in grado di svolgere questo ruolo. Riproponiamo con forza il nostro progetto, che prevede nella sua fase iniziale di servire il traffico internazionale destinato/generato in Sardegna e di crescere ed arrivare in 5 anni a traffici di transhipment. L'operatività nel terminal internazionale del Gruppo Grendi porterebbe in tempi brevi alla creazione di una ventina di posti di lavoro diretto, auspicabilmente da selezionare tra le risorse già formate ex CICT, e altri nell'indotto. Numeri che potranno crescere con l'incremento del traffico. Siamo convinti che l'attività di un nuovo terminal che lavora è sicuramente più di stimolo ad eventuali nuovi investitori di un porto che rimane vuoto e fermo per anni. Ci teniamo anche a sottolineare che la richiesta del Gruppo Grendi non ostacola l'ingresso di altri operatori che intendano utilizzare gli oltre 1.200 metri di banchina per il transhipment. Solo per avere un riferimento internazionale basti pensare che il nuovissimo Terminal di TangerMed dispone di 1.200 m di banchina. Nel 2020 il Gruppo Grendi ha movimentato nel terminal di Cagliari oltre 32.000 teu provenienti/destinati all'estero, offrendo i servizi di logistica a clienti come Hapag Lloyd e MSC, alla quale il Gruppo Grendi offre da oltre un anno un servizio terminalistico nella sua area storica, in attesa di ottenere uno spazio dedicato nel terminal internazionale. In Sardegna il Gruppo dispone di 20.000 mq di magazzini di distribuzione, è l'hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla nell'isola, collega con una linea marittima il porto di Marina di Carrara a Cagliari 5 volte a settimana e si appresta a lanciare una nuova linea merci a nord, da Marina di Carrara a Olbia.



Grendi: a Cagliari con una nuova nave

16 febbraio 2021 - Nuova nave, più potente e capiente, per il Gruppo Grendi a Cagliari: dal 15 febbraio la nave a noleggio Wedelsborg (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana) prenderà il posto della Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) nella tratta Cagliari-Marina di Carrara con una copertura di 5 volte a settimana. Cagliari è uno dei punti focali della strategia operativa del Gruppo Grendi che ha ribadito l'impegno e la richiesta ufficiale di operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del porto di Cagliari, con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dal protrarsi dell'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale. "La nostra richiesta, avanzata nell'ottobre 2019, è quella di ottenere in concessione un'area relativa a circa 300-350 metri su circa 1.550 di banchina attualmente disponibili del terminal di Porto Canale. L'obiettivo è quello di costruire un punto fermo in una rete efficiente di trasporto internazionale di container che darebbe maggiore impulso allo sviluppo economico sardo. Per essere più chiari: senza un collegamento diretto con il network logistico internazionale molte imprese sarde rischiano di essere tagliate fuori dal mercato e le aziende che importano prodotti dall'estero di avere un aggravio di costi, inevitabilmente scaricati sui consumatori della Sardegna - afferma Antonio Musso amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi - Abbiamo atteso per oltre un anno l'esito delle procedure per l'ingresso di un operatore in grado di gestire l'intero terminal. Ad oggi non risulta essere stato individuato nessuno in grado di svolgere questo ruolo. Riproponiamo con forza il nostro progetto, che prevede nella sua fase iniziale di servire il traffico internazionale destinato/generato in Sardegna e di crescere ed arrivare in 5 anni a traffici di transhipment. L'operatività nel terminal internazionale del Gruppo Grendi porterebbe in tempi brevi alla creazione di una ventina di posti di lavoro diretto, auspicabilmente da selezionare tra le risorse già formate ex CICT, e altri nell'indotto. Numeri che potranno crescere con l'incremento del traffico. Siamo convinti che l'attività di un nuovo terminal che lavora è sicuramente più di stimolo ad eventuali nuovi investitori di un porto che rimane vuoto e fermo per anni. Ci teniamo anche a sottolineare che la richiesta del Gruppo Grendi non ostacola l'ingresso di altri operatori che intendano utilizzare gli oltre 1.200 metri di banchina per il transhipment. Solo per avere un riferimento internazionale basti pensare che il nuovissimo Terminal di Tanger Med dispone di 1.200 mt. di banchina".

GAM EDITORI



Grendi: nuova nave nella tratta Cagliari-Marina di Carrara. E su Porto Canale rilancia: Con la concessione ripartono le assunzioni

Genova Nuova nave, più potente e capiente, per il gruppo Grendi a Cagliari: dal 15 febbraio la nave a noleggio Wedelsborg (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana) prenderà il posto della Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) nella tratta Cagliari-Marina di Carrara con una copertura di 5 volte a settimana. Cagliari è uno dei punti focali della strategia operativa del gruppo Grendi che ha ribadito l'impegno e la richiesta ufficiale di operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del porto di Cagliari, con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dal protrarsi dell'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale. La nostra richiesta, avanzata nell'ottobre 2019, è quella di ottenere in concessione un'area relativa a circa 300-350 metri sui circa 1.550 di banchina attualmente disponibili del terminal di Porto Canale. L'obiettivo è quello di costruire un punto fermo in una rete efficiente di trasporto internazionale di container che darebbe maggiore impulso allo sviluppo economico sardo. Per essere più chiari: senza un collegamento diretto con il network logistico internazionale molte imprese sarde rischiano di essere



tagliate fuori dal mercato e le aziende che importano prodotti dall'estero di avere un aggravio di costi, inevitabilmente scaricati sui consumatori della Sardegna, afferma Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi. Abbiamo atteso per oltre un anno l'esito delle procedure per l'ingresso di un operatore in grado di gestire l'intero terminal. Ad oggi non risulta essere stato individuato nessuno in grado di svolgere questo ruolo. Riproponiamo con forza il nostro progetto, che prevede nella sua fase iniziale di servire il traffico internazionale destinato/generato in Sardegna e di crescere ed arrivare in 5 anni a traffici di transhipment. L'operatività nel terminal internazionale del gruppo Grendi porterebbe in tempi brevi alla creazione di una ventina di posti di lavoro diretto, auspicabilmente da selezionare tra le risorse già formate ex CICT, e altri nell'indotto. Ci teniamo anche a sottolineare che la richiesta del gruppo Grendi non ostacola l'ingresso di altri operatori che intendano utilizzare gli oltre 1.200 metri di banchina per il transhipment. Solo per avere un riferimento internazionale basti pensare che il nuovissimo Terminal di TangerMed dispone di 1.200 m di banchina. Nel 2020 il gruppo Grendi ha movimentato nel terminal di Cagliari oltre 32.000 Teu (l'unità di misura dei container equivalente a 20 piedi) di container provenienti/destinati all'estero, offrendo i servizi di logistica a clienti come Hapag Lloyd e MSC, alla quale il gruppo Grendi offre da oltre un anno un servizio terminalistico nella sua area storica, in attesa di ottenere uno spazio dedicato nel terminal internazionale. In Sardegna il gruppo dispone di 20.000 mq di magazzini di distribuzione, è l'hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla nell'isola, collega con una linea marittima il porto di Marina di Carrara a Cagliari 5 volte a settimana e si appresta a lanciare una nuova linea merci a nord, da Marina di Carrara a Olbia.

Shipping Italy

Cagliari

Musso (Grendi): Il nostro progetto di terminal container a Cagliari non ostacola l'arrivo di altri operatori

E' arrivata questa mattina a Caglaiti la nuova nave, più potente e capiente, che il Gruppo Grendi impiegherà a noleggio dal prossimo 15 febbraio sulla linea fra Sardegna e Toscana. Si tratta dell'unità battezzata Wedelsborg (180 metri di lunghezza, 20 nodi di velocità, 2.550 metri lineari e battente bandiera italiana) che ha preso il posto del ro-ro Severine utilizzato negli ultimi 12 mesi sui 5 collegamenti settimanali operati dalla compagnia. Nell'occasione il gruppo controllato e guidato dalla famiglia Musso è tornato a ribadire l'importanza del porto di Cagliari nella sua strategia operativa rinnovando l'impegno e la richiesta ufficiale di operare l'imbarco e sbarco di container in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del porto canale con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dal protrarsi dell'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale. La nostra richiesta, avanzata nell'ottobre 2019, è quella di ottenere in concessione un'area relativa a circa 300-350 metri sui circa 1.550 di banchina attualmente disponibili del terminal di Porto Canale. L'obiettivo è quello di costruire un punto fermo in una rete efficiente di trasporto internazionale di container che darebbe maggiore impulso allo sviluppo economico sardo ha affermato Antonio Musso amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi. Per essere più chiari: senza un collegamento diretto con il network logistico internazionale molte imprese sarde rischiano di essere tagliate fuori dal mercato e le aziende che importano prodotti dall'estero di avere un aggravio di costi, inevitabilmente scaricati sui consumatori della Sardegna. Musso poi aggiunge: Abbiamo atteso per oltre un anno l'esito delle procedure per l'ingresso di un operatore in grado di gestire l'intero terminal. Ad oggi non risulta essere stato individuato nessuno in grado di svolgere questo ruolo. Riproponiamo con forza il nostro progetto, che prevede nella sua fase iniziale di servire il traffico internazionale destinato/generato in Sardegna e di crescere e arrivare in 5 anni a traffici di transhipment. L'operatività nel terminal internazionale del Gruppo Grendi porterebbe in tempi brevi alla creazione di una ventina di posti di lavoro diretto, auspicabilmente da selezionare tra le risorse già formate ex Cicit, e altri nell'indotto. Numeri che potranno crescere con l'incremento del traffico. Siamo convinti che l'attività di un nuovo terminal che lavora è sicuramente più di stimolo a eventuali nuovi investitori di un porto che rimane vuoto e fermo per anni. Ci teniamo anche a sottolineare che la richiesta del Gruppo Grendi non ostacola l'ingresso di altri operatori che intendano utilizzare gli oltre 1.200 metri di banchina per il transhipment. Solo per avere un riferimento internazionale basti pensare che il nuovissimo Terminal di TangerMed dispone di 1.200 m di banchina. Nel 2020 il Gruppo Grendi ha movimentato nel terminal di Cagliari oltre 32.000 Teu di container provenienti/destinati all'estero, offrendo i servizi di logistica a clienti come Hapag Lloyd e Msc, alla quale il Gruppo Grendi offre da oltre un anno un servizio terminalistico nella sua area storica, in attesa di ottenere uno spazio dedicato nel terminal internazionale. In Sardegna il Gruppo dispone di 20.000 mq di magazzini di distribuzione, è l'hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla nell'isola, collega con una linea marittima il porto di Marina di Carrara a Cagliari 5 volte a settimana e si appresta a lanciare una nuova linea merci a nord, da Marina di Carrara a Olbia.



Grendi: con la concessione per terminal internazionale ripartono le assunzioni

La richiesta di concessione non è alternativa all'ingresso di altri operatori a Porto Canale e supporta la competitività e l'occupazione. Nuova nave, più potente e capiente, per il Gruppo Grendi a Cagliari: dal 15 febbraio la nave a noleggio Wedelsborg (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana) prenderà il posto della Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) nella tratta Cagliari-Marina di Carrara con una copertura di 5 volte a settimana. Cagliari è uno dei punti focali della strategia operativa del Gruppo Grendi che ha ribadito l'impegno e la richiesta ufficiale di operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del porto di Cagliari, con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dal protrarsi dell'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale. La nostra richiesta, avanzata nell'ottobre 2019, è quella di ottenere in concessione un'area relativa a circa 300-350 metri sui circa 1.550 di banchina attualmente disponibili del terminal di Porto Canale. L'obiettivo è quello di costruire un punto fermo in una rete efficiente di trasporto internazionale di container che darebbe maggiore impulso allo sviluppo economico sardo. Per essere più chiari:

senza un collegamento diretto con il network logistico internazionale molte imprese sarde rischiano di essere tagliate fuori dal mercato e le aziende che importano prodotti dall'estero di avere un aggravio di costi, inevitabilmente scaricati sui consumatori della Sardegna- afferma Antonio Musso amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi - Abbiamo atteso per oltre un anno l'esito delle procedure per l'ingresso di un operatore in grado di gestire l'intero terminal. Ad oggi non risulta essere stato individuato nessuno in grado di svolgere questo ruolo. Riproponiamo con forza il nostro progetto, che prevede nella sua fase iniziale di servire il traffico internazionale destinato/generato in Sardegna e di crescere ed arrivare in 5 anni a traffici di transhipment. L'operatività nel terminal internazionale del Gruppo Grendi porterebbe in tempi brevi alla creazione di una ventina di posti di lavoro diretto, auspicabilmente da selezionare tra le risorse già formate ex CICT, e altri nell'indotto. Numeri che potranno crescere con l'incremento del traffico. Siamo convinti che l'attività di un nuovo terminal che lavora è sicuramente più di stimolo ad eventuali nuovi investitori di un porto che rimane vuoto e fermo per anni. Ci teniamo anche a sottolineare che la richiesta del Gruppo Grendi non ostacola l'ingresso di altri operatori che intendano utilizzare gli oltre 1.200 metri di banchina per il transhipment. Solo per avere un riferimento internazionale basti pensare che il nuovissimo Terminal di TangerMed dispone di 1.200 m di banchina. Nel 2020 il Gruppo Grendi ha movimentato nel terminal di Cagliari oltre 32.000 TEU (l'unità di misura dei container equivalente a 20 piedi) di container provenienti/destinati all'estero, offrendo i servizi di logistica a clienti come Hapag Lloyd e MSC, alla quale il Gruppo Grendi offre da oltre un anno un servizio terminalistico nella sua area storica, in attesa di ottenere uno spazio dedicato nel terminal internazionale. In Sardegna il Gruppo dispone di 20.000 mq di magazzini di distribuzione, è l'hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla nell'isola, collega con una linea marittima il porto di Marina di Carrara a Cagliari 5 volte a settimana e si appresta a lanciare una nuova linea merci a nord, da Marina di Carrara a Olbia.



Le prime dosi di vaccino ad una quarantina di poliziotti

Marina Bottarimessina Anche a Messina, come in altri sette comuni dell' Isola, si è partiti con le somministrazioni dei vaccini AstraZeneca. Lo aveva preannunciato domenica un comunicato stampa della Regione Siciliana. E ieri è stato dato il via. Le inoculazioni hanno avuto inizio e proseguiranno nei prossimi giorni nella sede Asp situata nei padiglioni dell' ex Mandalari. A ricevere le prime dosi di vaccino, dal pomeriggio, sono stati una quarantina di poliziotti su un totale di 500 appartenenti alle Forze dell' Ordine, che si sono presentati in base agli elenchi redatti e forniti dalla Questura. Destinatari delle dosi vaccinali AstraZeneca saranno: il mondo della scuola e delle università, le forze armate e di polizia e il personale dei "servizi essenziali". A provvedere alle inoculazioni, oltre al personale sanitario del **Sistema** sanitario regionale, saranno anche i medici appartenenti alla Polizia di Stato che, secondo il comunicato della Regione, potranno somministrare i vaccini anche presso le proprie strutture. E ieri, mentre si avviava la campagna vaccinale di AstraZeneca, in città si susseguivano riunioni e tavoli tecnici per sciogliere il nodo vaccini over 80 che non ha ancora trovato soluzione dopo il forfait degli ospedali di riferimento del centro cittadino, Policlinico e Piemonte. Sembra esserci un' apertura da parte del Dipartimento Militare di Medicina Legale, struttura che con il proprio personale militare, molto si è spesa in questa pandemia già nella prima fase, con un forte impegno a Troina, e nella seconda fase in Calabria, dove è ancora operativa. La disponibilità è quella di organizzare delle postazioni, per le somministrazioni vaccinali agli ultra ottantenni, con personale della sanità militare che potrebbe interconnettersi con quello dell' Asp. Sarebbe logisticamente favorevole anche l' eventuale supporto del dirimpettaio Ospedale Piemonte, in caso di necessità. Questa possibilità, inoltre, risulterebbe una scelta oculata che eviterebbe eventuali dirottamenti al Centro Neurolesi sui Colli San Rizzo a quegli anziani che hanno già la prenotazione confermata, con giorno e ora, presso il nosocomio del Viale Europa. Tramontata, invece, l' ipotesi di un centro Hub nei padiglioni della struttura militare, diretta dal colonnello medico Alfonso Zizza. Ieri mattina si è svolto un incontro in tal senso con la Protezione Civile che aveva chiesto la disponibilità dell' area militare per allestire una quarantina di postazioni per la somministrazione dei vaccini di massa in un futuro molto prossimo. Sembra però che ci sia stato un diniego in questo senso da parte delle **autorità** dell' Esercito perché le aree non consentirebbero uno schieramento di postazioni così ingente. Dunque per il centro Hub si dovranno necessariamente trovare soluzioni alternative. Si valuterà ancora quella di un padiglione della Fiera, dove già nei giorni scorsi si è svolto un sopralluogo tra rappresentanti dell' assessorato regionale alla Sanità e funzionari dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto. Sembra che anche in questo caso siano state trovate alcune criticità pratiche ma il presidente, Mario Mega, ha comunque dato la piena disponibilità dell' area. Le attività proseguiranno anche nei prossimi giorni nei padiglioni ex Mandalari.



Emergenza inquinamento, si corre ai ripari

Augusta. Un piano operativo locale per l' emergenza inquinamento da idrocarburi che tuteli l' incolumità dei cittadini e dell' ecosistema marino ed ambientale, vigilando, per agire con anticipo, sui rischi derivanti dalle attività produttive portuali, si rende necessario dopo lo sversamento di gasolio del 3 febbraio. In attesa di conoscere gli esiti delle inchieste giudiziarie e tecniche, Tania Patania e Cosimo Capiello, rispettivamente assessori alle Politiche portuali e all' Ambiente e Salute hanno anticipato la necessità di convocare la Capitaneria di porto e l' **Autorità di sistema portuale** per discutere l' articolazione di tale piano. Lo fa sapere l' assessore Capiello sottolineando che l' Amministrazione Di Mare sin dall' incidente, avvenuto durante le operazioni di carico nel bacino della M/N Vallermosa nel pontile della Maxcom, si è attivata seguendo in prima persona tutte le operazioni. «Alle riunioni a cui ho partecipato nella sede della Capitaneria di porto - riferisce Capiello - è stato fatto il punto della situazione. Le società adoperatesi per la bonifica hanno presentato i loro dati sulla circoscrizione, il confinamento dell' area interessata dallo sversamento e la raccolta, che ammonta a circa 5250 kg di prodotto su 6200 litri circa prelevati oltre ad un quantitativo di miscela oleosa che è in fase di decantazione per l' ulteriore quantificazione del gasolio presente. Giorno 12 è stata eseguita a bordo di motovedette della Guardia costiera, da una motobarca del Gruppo Barcaioli, una ricognizione capillare di tutta la rada. Sono stati effettuati numerosi campionamenti (sia all' interno sia all' esterno delle panne) dell' acqua nei pressi del pontile e della costa confinante al deposito della Maxcom, dei due bacini della Marina militare, del bacino di una società privata attigua, della Golden Bay, del porto commerciale e nelle zone viciniori alla foce del Mulinello, oltre al centro della rada». Da ciò che si poteva evincere visivamente è parso agli occhi di tutti i presenti che si fossero ripristinate le condizioni preesistenti. Non erano più visibili le aree di iridescenza presenti sulla superficie marina all' atto della ricognizione effettuata il 5 febbraio e l' acqua si presentava limpida. Si spera che dalle analisi effettuate sui campioni d' acqua possa sortire un dato confortante nell' interesse della salvaguardia dell' ecosistema del nostro porto». Terminata la ricognizione in mare la verifica è stata effettuata anche sui litorali dei suddetti siti raggiunti in auto. «L' Amministrazione comunale - conclude l' assessore all' Ambiente - pone al centro i cittadini, l' integrità dell' ambiente e lo sviluppo economico in modo sostenibile. Continueremo l' attività di tutela e vigilanza». Agnese Siliato.



ECSA: gli armatori europei, al fine di decarbonizzare la navigazione, chiedono all' Ue risorse economiche ma anche standard per i fornitori di carburante

Redazione

La Commissione europea dovrebbe rivolgersi ai fornitori di carburante introducendo sotto-obiettivi per rendere disponibili per la navigazione carburanti a basse e zero emissioni di carbonio e aumentando il moltiplicatore per i combustibili rinnovabili utilizzati nel settore marittimo ai sensi della direttiva sulle energie rinnovabili (Renewable Energy Directive -RED). Uno standard di carburante come requisito per le navi anziché per i fornitori di carburante ai sensi della proposta FuelEU Maritime rischierebbe di non riuscire a fornire riduzioni delle emissioni e sarebbe difficile da applicare. Se viene introdotta una misura basata sul mercato (Market Based Measure - MBM), un fondo potrebbe investire i ricavi per sostenere l' adozione di questi combustibili. Un approccio globale deve essere la pietra angolare delle politiche dell' UE e qualsiasi misura regionale rischierebbe di minare i negoziati internazionali a livello dell' IMO. Poiché l' industria navale è pienamente impegnata nella decarbonizzazione, il successo dipende principalmente dall' introduzione di carburanti alternativi a zero o basse emissioni, sicuri e ampiamente disponibili, che non esistono ancora. L' ECSA sostiene un duplice approccio se devono essere introdotte misure dell' UE: Istituire un fondo nell' ambito di un MBM (Market Based Measure) e utilizzare i ricavi per finanziare progetti di ricerca e sviluppo e per colmare il divario di prezzo tra combustibili nuovi e convenzionali; Allo stesso tempo, incentivare e richiedere ai fornitori di combustibili di includere una certa percentuale di combustibili a basse e zero emissioni di carbonio nella loro offerta introducendo sotto-obiettivi e un moltiplicatore più alto per i combustibili a basse e zero emissioni di carbonio in linea con la RED. 'Introdurre i giusti incentivi e requisiti per i fornitori di carburanti al fine di rendere disponibili sul mercato combustibili a basse e zero emissioni di carbonio per la navigazione è un prerequisito per la decarbonizzazione del settore . Come per la diffusione di tutti i nuovi combustibili, il dilemma della gallina e dell' uovo può essere affrontato solo introducendo requisiti adeguati per i fornitori di carburante. Un fondo nell' ambito di un MBM potrebbe sostenere la diffusione di questi combustibili " , ha affermato Martin Dorsman, Segretario generale dell' ECSA. Un fondo nell' ambito di un MBM dell' UE ridurrebbe inoltre al minimo l' onere amministrativo per il settore e garantirebbe che tutte le entrate siano investite nella sua transizione energetica. Martin Dorsman ha aggiunto: 'Uno standard di carburante dovrebbe essere orientato verso i fornitori di carburante e non verso le navi, che sono semplicemente gli utenti di carburante. Ciò è particolarmente rilevante e dovrebbe essere preso in considerazione dalla Commissione europea nell' ambito della prossima proposta FuelEU Maritime. Siamo piuttosto preoccupati del fatto che se FuelEU Maritime presentasse uno standard per il carburante come requisito per le navi, tale misura perturberebbe seriamente il mercato del bunkeraggio e sarebbe difficile da applicare e, ancora più importante, non incentiverebbe i miglioramenti dell' efficienza energetica, siano essi tecnici (assistenza alla propulsione del vento, sistema di recupero del calore, ottimizzazione dello scafo e dell' elica, ecc.) o operativi (ottimizzazione della rotta, vapore lento ecc.) ". L' ECSA ha sottoposto la posizione del settore marittimo europeo alla consultazione pubblica della Commissione europea sulla revisione dell' EU ETS e della Direttiva sulle energie rinnovabili.



Decarbonizzazione: Ecsa chiede aiuti Ue

Redazione

ROMA Gli armatori europei, al fine di sviluppare la decarbonizzazione della navigazione, chiedono all'Ue risorse economiche ma anche standard per i fornitori di carburante. La Commissione europea dovrebbe rivolgersi ai fornitori di carburante introducendo sotto-obiettivi per rendere disponibili per la navigazione carburanti a basse e zero emissioni di carbonio e aumentando il moltiplicatore per i combustibili rinnovabili utilizzati nel settore marittimo ai sensi della direttiva sulle energie rinnovabili (Renewable Energy Directive - RED). Uno standard di carburante come requisito per le navi anziché per i fornitori di carburante ai sensi della proposta FuelEU Maritime rischierebbe di non riuscire a fornire riduzioni delle emissioni e sarebbe difficile da applicare. Se viene introdotta una misura basata sul mercato (Market Based Measure MBM), un fondo potrebbe investire i ricavi per sostenere l'adozione di questi combustibili. Un approccio globale deve essere la pietra angolare delle politiche dell'Ue e qualsiasi misura regionale rischierebbe di minare i negoziati internazionali a livello dell'IMO. Poiché l'industria navale è pienamente impegnata nella decarbonizzazione, il successo dipende principalmente dall'introduzione di carburanti alternativi a zero o basse emissioni, sicuri e ampiamente disponibili, che non esistono ancora. L'ECSA sostiene un duplice approccio se devono essere introdotte misure dell'Ue: Istituire un fondo nell'ambito di un MBM (Market Based Measure) e utilizzare i ricavi per finanziare progetti di ricerca e sviluppo e per colmare il divario di prezzo tra combustibili nuovi e convenzionali; Allo stesso tempo, incentivare e richiedere ai fornitori di combustibili di includere una certa percentuale di combustibili a basse e zero emissioni di carbonio nella loro offerta introducendo sotto-obiettivi e un moltiplicatore più alto per i combustibili a basse e zero emissioni di carbonio in linea con la RED. Introdurre i giusti incentivi e requisiti per i fornitori di carburanti al fine di rendere disponibili sul mercato combustibili a basse e zero emissioni di carbonio per la navigazione è un prerequisito per la decarbonizzazione del settore. Come per la diffusione di tutti i nuovi combustibili, il dilemma della gallina e dell'uovo può essere affrontato solo introducendo requisiti adeguati per i fornitori di carburante. Un fondo nell'ambito di un MBM potrebbe sostenere la diffusione di questi combustibili, ha affermato Martin Dorsman, segretario generale dell'ECSA. Un fondo nell'ambito di un MBM dell'UE ridurrebbe inoltre al minimo l'onere amministrativo per il settore e garantirebbe che tutte le entrate siano investite nella sua transizione energetica. Martin Dorsman ha aggiunto: Uno standard di carburante dovrebbe essere orientato verso i fornitori di carburante e non verso le navi, che sono semplicemente gli utenti di carburante. Ciò è particolarmente rilevante e dovrebbe essere preso in considerazione dalla Commissione europea nell'ambito della prossima proposta FuelEU Maritime. Siamo piuttosto preoccupati del fatto che se FuelEU Maritime presentasse uno standard per il carburante come requisito per le navi, tale misura perturberebbe seriamente il mercato del bunkeraggio e sarebbe difficile da applicare e, ancora più importante, non incentiverebbe i miglioramenti dell'efficienza energetica, siano essi tecnici (assistenza alla propulsione del vento, sistema di recupero del calore, ottimizzazione dello scafo e dell'elica, ecc.) o operativi (ottimizzazione della rotta, vapore lento ecc.). L'ECSA ha sottoposto la posizione del settore marittimo europeo alla consultazione pubblica della Commissione europea sulla revisione dell'EU ETS e della Direttiva sulle energie rinnovabili.





ECSA, per decarbonizzare lo shipping è meglio imporre requisiti ai fornitori di fuel piuttosto che alle navi

Altrimenti - avverte Dorsman - una tale misura sarebbe difficile da applicare e avrebbe gravi conseguenze sul mercato. L'associazione apre all'introduzione di una misura basata sul mercato. L'associazione degli armatori europei ECSA chiede all'Unione Europea di destinare risorse economiche all'incentivazione dell'utilizzo di combustibili ad uso navale a basse o zero emissioni di anidride carbonica, ma soprattutto invita l'UE ad imporre il rispetto di standard relativi ai fuel navali ai fornitori di combustibili navali piuttosto che imporre alle navi.

Sottolineando che l'industria dello shipping è pienamente impegnata nella decarbonizzazione del trasporto marittimo, l'European Community Shipowners' Associations ha evidenziato che il conseguimento di questo obiettivo dipende principalmente dall'introduzione in questo settore di combustibili alternativi a zero o basse emissioni, carburanti che devono essere sicuri e disponibili in tutto il mondo che però - ha rilevato l'associazione armatoriale - non esistono ancora. Alla luce di questo problema, l'ECSA ha esortato l'UE ad adottare un duplice approccio: istituire un fondo nell'ambito di un sistema che introduce una misura basata sul mercato (un approccio che in precedenza era stato respinto dall'associazione armatoriale) utilizzando i ricavi ottenuti per finanziare progetti di ricerca e sviluppo e per colmare il divario di prezzo tra i nuovi combustibili a basse emissioni e i combustibili convenzionali; nel contempo incentivare i fornitori di combustibili e chiedere loro di includere nella loro offerta una determinata quota di combustibili a basse o zero emissioni di carbonio, introducendo appositi sotto-obiettivi e un moltiplicatore superiore per i combustibili a basse o zero emissioni nell'ambito della direttiva europea sulle energie rinnovabili. «Introdurre appropriati incentivi e requisiti per i fornitori di combustibili al fine di rendere disponibili sul mercato fuel a basse e zero emissioni di carbonio per il trasporto marittimo - ha spiegato il segretario generale dell'ECSA, Martin Dorsman - costituisce un prerequisito per la decarbonizzazione del settore. Come per la diffusione di tutti i nuovi combustibili - ha osservato - il dilemma dell'uovo e della gallina può essere affrontato solamente introducendo requisiti adeguati per i fornitori di fuel. Un fondo nell'ambito di una misura basata sul mercato potrebbe promuovere la diffusione di questi combustibili». «Uno standard per il combustibile - ha ribadito Dorsman - dovrebbe essere rivolto ai fornitori di fuel piuttosto che alle navi che sono meramente utilizzatrici di combustibile. Ciò è particolarmente importante e dovrebbe essere preso in considerazione dalla Commissione Europea nell'ambito della prossima proposta FuelEU Maritime. Noi - ha specificato il segretario generale dell'associazione degli armatori europei - siamo piuttosto preoccupati dal fatto che FuelEU Maritime possa proporre uno standard per il combustibile quale requisito per le navi. Una tale misura - ha avvertito Dorsman - avrebbe gravi conseguenze sul mercato del bunkeraggio e sarebbe difficile da applicare. Cosa ancora più importante, non incentiverebbe i miglioramenti in tema di efficienza energetica, siano essi tecnici, come l'uso dell'energia eolica per contribuire alla propulsione delle navi, i sistemi di recupero del calore, l'ottimizzazione degli scafi e delle eliche e così via, oppure operativi, come l'ottimizzazione della rotta, lo slow steaming, eccetera».



ECSA, per decarbonizzare lo shipping a meglio imporre requisiti ai fornitori di fuel piuttosto che alle navi

Altrimenti - avverte Dorsman - una tale misura sarebbe difficile da applicare e avrebbe gravi conseguenze sul mercato. L'associazione apre all'introduzione di una misura basata sul mercato.

L'associazione degli armatori europei ECSA chiede all'Unione Europea di destinare risorse economiche all'incentivazione dell'utilizzo di combustibili ad uso navale a basse o zero emissioni di anidride carbonica, ma soprattutto invita l'UE ad imporre il rispetto di standard relativi ai fuel navali ai fornitori di combustibili navali piuttosto che imporre alle navi.

Sottolineando che l'industria dello shipping è pienamente impegnata nella decarbonizzazione del trasporto marittimo, l'European Community Shipowners' Associations ha evidenziato che il conseguimento di questo obiettivo dipende principalmente dall'introduzione in questo settore di combustibili alternativi a zero o basse emissioni, carburanti che devono essere sicuri e disponibili in tutto il mondo che però - ha rilevato l'associazione armatoriale - non esistono ancora.

Alla luce di questo problema, l'ECSA ha esortato l'UE ad adottare un duplice approccio: istituire un fondo nell'ambito di un sistema che introduce una misura basata sul mercato (un approccio che in precedenza era stato respinto dall'associazione armatoriale) utilizzando i ricavi ottenuti per finanziare progetti di ricerca e sviluppo e per colmare il divario di prezzo tra i nuovi combustibili a basse emissioni e i combustibili convenzionali; nel contempo incentivare i fornitori di combustibili e chiedere loro di includere nella loro offerta una determinata quota di combustibili a basse o zero emissioni di carbonio, introducendo appositi sotto-obiettivi e un moltiplicatore superiore per i combustibili a basse o zero emissioni nell'ambito della direttiva europea sulle energie rinnovabili.

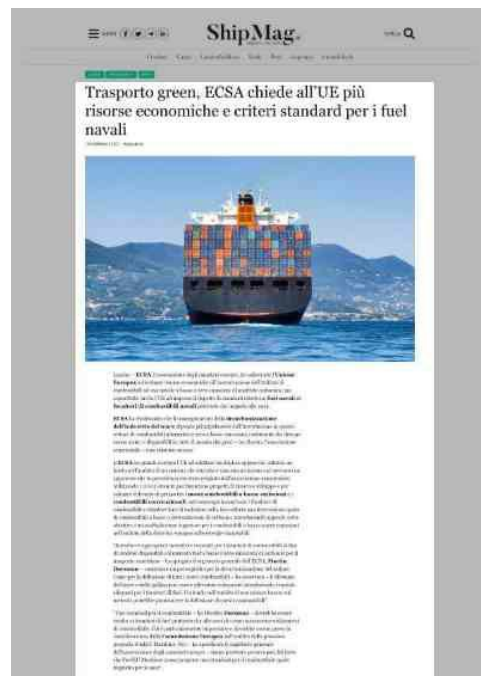
«Introdurre appropriati incentivi e requisiti per i fornitori di combustibili al fine di rendere disponibili sul mercato fuel a basse e zero emissioni di carbonio per il trasporto marittimo - ha spiegato il segretario generale dell'ECSA, Martin Dorsman - costituisce un prerequisito per la decarbonizzazione del settore. Come per la diffusione di tutti i nuovi combustibili - ha osservato - il dilemma dell'uovo e della gallina può essere affrontato solamente introducendo requisiti adeguati per i fornitori di fuel. Un fondo nell'ambito di una misura basata sul mercato potrebbe promuovere la diffusione di questi combustibili».

«Uno standard per il combustibile - ha ribadito Dorsman - dovrebbe essere rivolto ai fornitori di fuel piuttosto che alle navi che sono meramente utilizzatrici di combustibile. Ciò è particolarmente importante e dovrebbe essere preso in considerazione dalla Commissione Europea nell'ambito della prossima proposta FuelEU Maritime. Noi - ha specificato il segretario generale dell'associazione degli armatori europei - siamo piuttosto preoccupati dal fatto che FuelEU Maritime possa proporre uno standard per il combustibile quale requisito per le navi. Una tale misura - ha avvertito Dorsman - avrebbe gravi conseguenze sul mercato del bunkeraggio e sarebbe difficile da applicare. Cosa ancora più importante, non incentiverebbe i miglioramenti in tema di efficienza energetica, siano essi tecnici, come l'uso dell'energia eolica per contribuire alla propulsione delle navi, i sistemi di recupero del calore, l'ottimizzazione degli scafi e delle eliche e così via, oppure operativi, come l'ottimizzazione della rotta, lo slow steaming, eccetera».



Trasporto green, ECSA chiede all'UE più risorse economiche e criteri standard per i fuel navali

Londra ECSA, l'associazione degli armatori europei, ha sollecitato l'Unione Europea a destinare risorse economiche all'incentivazione dell'utilizzo di combustibili ad uso navale a basse o zero emissioni di anidride carbonica, ma soprattutto invita l'UE ad imporre il rispetto di standard relativi ai fuel navali ai fornitori di combustibili navali piuttosto che imporlo alle navi. ECSA ha evidenziato che il conseguimento della decarbonizzazione dell'industria del mare dipende principalmente dall'introduzione in questo settore di combustibili alternativi a zero o basse emissioni, carburanti che devono essere sicuri e disponibili in tutto il mondo che però ha rilevato l'associazione armatoriale non esistono ancora. L'ECSA ha quindi esortato l'UE ad adottare un duplice approccio: istituire un fondo nell'ambito di un sistema che introduce una misura basata sul mercato (un approccio che in precedenza era stato respinto dall'associazione armatoriale) utilizzando i ricavi ottenuti per finanziare progetti di ricerca e sviluppo e per colmare il divario di prezzo tra i nuovi combustibili a basse emissioni e i combustibili convenzionali; nel contempo incentivare i fornitori di combustibili e chiedere loro di includere nella loro offerta una determinata quota di combustibili a basse o zero emissioni di carbonio, introducendo appositi sotto-obiettivi e un moltiplicatore superiore per i combustibili a basse o zero emissioni nell'ambito della direttiva europea sulle energie rinnovabili. Introdurre appropriati incentivi e requisiti per i fornitori di combustibili al fine di rendere disponibili sul mercato fuel a basse e zero emissioni di carbonio per il trasporto marittimo ha spiegato il segretario generale dell'ECSA, Martin Dorsman costituisce un prerequisito per la decarbonizzazione del settore. Come per la diffusione di tutti i nuovi combustibili ha osservato il dilemma dell'uovo e della gallina può essere affrontato solamente introducendo requisiti adeguati per i fornitori di fuel. Un fondo nell'ambito di una misura basata sul mercato potrebbe promuovere la diffusione di questi combustibili. Uno standard per il combustibile ha ribadito Dorsman dovrebbe essere rivolto ai fornitori di fuel piuttosto che alle navi che sono meramente utilizzatrici di combustibile. Ciò è particolarmente importante e dovrebbe essere preso in considerazione dalla Commissione Europea nell'ambito della prossima proposta FuelEU Maritime. Noi ha specificato il segretario generale dell'associazione degli armatori europei siamo piuttosto preoccupati dal fatto che FuelEU Maritime possa proporre uno standard per il combustibile quale requisito per le navi. Una tale misura ha avvertito Dorsman avrebbe gravi conseguenze sul mercato del bunkeraggio e sarebbe difficile da applicare. Cosa ancora più importante, non incentiverebbe i miglioramenti in tema di efficienza energetica, siano essi tecnici, come l'uso dell'energia eolica per contribuire alla propulsione delle navi, i sistemi di recupero del calore, l'ottimizzazione degli scafi e delle eliche e così via, oppure operativi, come l'ottimizzazione della rotta, lo slow steaming, eccetera.



Gli armatori europei chiedono risorse economiche per i fornitori di carburante per decarbonizzare la navigazione

Roma, 15 febbraio 2021 - La Commissione europea dovrebbe rivolgersi ai fornitori di carburante introducendo sotto-obiettivi per rendere disponibili per la navigazione carburanti a basse e zero emissioni di carbonio e aumentando il moltiplicatore per i combustibili rinnovabili utilizzati nel settore marittimo ai sensi della direttiva sulle energie rinnovabili (Renewable Energy Directive - RED). Uno standard di carburante come requisito per le navi anziché per i fornitori di carburante ai sensi della proposta FuelEU Maritime rischierebbe di non riuscire a fornire riduzioni delle emissioni e sarebbe difficile da applicare. Se viene introdotta una misura basata sul mercato (Market Based Measure - MBM), un fondo potrebbe investire i ricavi per sostenere l'adozione di questi combustibili. Un approccio globale deve essere la pietra angolare delle politiche dell'UE e qualsiasi misura regionale rischierebbe di minare i negoziati internazionali a livello dell'IMO. Poiché l'industria navale è pienamente impegnata nella decarbonizzazione, il successo dipende principalmente dall'introduzione di carburanti alternativi a zero o basse emissioni, sicuri e ampiamente disponibili, che non esistono ancora. L'ECSA

sostiene un duplice approccio se devono essere introdotte misure dell'UE: Istituire un fondo nell'ambito di un MBM (Market Based Measure) e utilizzare i ricavi per finanziare progetti di ricerca e sviluppo e per colmare il divario di prezzo tra combustibili nuovi e convenzionali; Allo stesso tempo, incentivare e richiedere ai fornitori di combustibili di includere una certa percentuale di combustibili a basse e zero emissioni di carbonio nella loro offerta introducendo sotto-obiettivi e un moltiplicatore più alto per i combustibili a basse e zero emissioni di carbonio in linea con la RED. "Introdurre i giusti incentivi e requisiti per i fornitori di carburanti al fine di rendere disponibili sul mercato combustibili a basse e zero emissioni di carbonio per la navigazione è un prerequisito per la decarbonizzazione del settore. Come per la diffusione di tutti i nuovi combustibili, il dilemma della gallina e dell'uovo può essere affrontato solo introducendo requisiti adeguati per i fornitori di carburante. Un fondo nell'ambito di un MBM potrebbe sostenere la diffusione di questi combustibili", ha affermato Martin Dorsman, Segretario generale dell'ECSA. Un fondo nell'ambito di un MBM dell'UE ridurrebbe inoltre al minimo l'onere amministrativo per il settore e garantirebbe che tutte le entrate siano investite nella sua transizione energetica. Martin Dorsman ha aggiunto: "Uno standard di carburante dovrebbe essere orientato verso i fornitori di carburante e non verso le navi, che sono semplicemente gli utenti di carburante. Ciò è particolarmente rilevante e dovrebbe essere preso in considerazione dalla Commissione europea nell'ambito della prossima proposta FuelEU Maritime. Siamo piuttosto preoccupati del fatto che se FuelEU Maritime presentasse uno standard per il carburante come requisito per le navi, tale misura perturberebbe seriamente il mercato del bunkeraggio e sarebbe difficile da applicare e, ancora più importante, non incentiverebbe i miglioramenti dell'efficienza energetica, siano essi tecnici (assistenza alla propulsione del vento, sistema di recupero del calore, ottimizzazione dello scafo e dell'elica, ecc.) o operativi (ottimizzazione della rotta, vapore lento ecc.)". L'ECSA ha sottoposto la posizione del settore marittimo europeo alla consultazione pubblica della Commissione europea sulla revisione dell'EU ETS e della Direttiva sulle energie rinnovabili.



Shipping Italy

Focus

Il ministro Giovannini contro i Sussidi ambientalmente dannosi: armatori salvi, Marebonus incerto

Che imprinting darà Enrico Giovannini e quale sarà la linea d'azione del suo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti? Questa è la domanda che da un paio di giorni si pongono grandi imprese del settore della logistica e associazioni di categoria che con lui avranno a che fare per i prossimi mesi e, probabilmente, anni. Come ormai noto, anche per il fatto che è stato fra i fondatori e portavoce dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, il tema dominante del prosieguo di legislatura sarà la sostenibilità, in coerenza con le linee guida imposte da Bruxelles per lo sviluppo delle infrastrutture ammesse ai finanziamenti inseriti nel Recovery Fund. A preoccuparsi, dunque, saranno soprattutto i trasporti considerati poco green' che da anni vengono individuati con precisione dal Ministero dell'Ambiente, in particolare quelli destinatari di sussidi pubblici. Ecco perché, dunque, meritano particolare attenzione le parole pronunciate meno di tre mesi fa proprio da Giovannini, in qualità di portavoce di Asvis, in occasione di un webinar organizzato dal gruppo parlamentare del Movimento 5 stelle. Nel mirino del neoministro erano finiti in particolare i Sussidi ambientalmente dannosi (Sad), che si contrappongono a

quelli favorevoli, concessi ogni anno dall'Italia. Non possiamo sperare di usare i 77 miliardi, la percentuale riservata alla transizione ecologica dal Next Generation Eu e poi continuare a spendere 19 miliardi all'anno in sussidi dannosi per l'ambiente. Queste due cose non stanno insieme sono state le parole di Giovannini, secondo il quale la coerenza delle politiche è un requisito necessario per la transizione verso un'economia verde. In questo quadro occorre dunque riconvertire immediatamente i sussidi dannosi in aiuti a favore di scelte più sostenibili. Anche perché i 77 miliardi promessi dall'Europa non basteranno. Il neoministro criticava anche il fatto che nella Legge di bilancio in discussione alla Camera ci sta solo un miliardo di taglio a partire dal 2023. A riprova di quanto faccia sul serio in tema di sviluppo sostenibile, Giovannini aveva ancora aggiunto: Quasi tutte le forze politiche, eccetto Lega e Fratelli d'Italia, si erano impegnate prima delle ultime elezioni a inserire il principio dello sviluppo sostenibile nella Costituzione, accettando proprio la proposta dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile. Un principio ribadito anche nel Rapporto che la stessa Asvis elabora ogni anno. Si tratta di passare dalle parole ai fatti votando la proposta depositata in Parlamento. Ma quali sono in Italia i Sussidi Ambientalmente Dannosi? L'ultimo Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli è stato pubblicato dal Ministero dell'ambiente a luglio 2020 e si riferisce al 2019. Nel capitolo dedicato ai Trasporti' si legge a chiare lettere che nonostante le politiche di riduzione delle emissioni messe in atto a livello europeo, le concentrazioni di particolato in atmosfera, alle quali il settore dei trasporti contribuisce in maniera rilevante, presentano livelli particolarmente elevati nel nostro paese, anche nel confronto con gli altri Stati Membri (Italia seconda dopo la Polonia per peggior qualità dell'aria). In termini di emissioni prodotte misurate in particolato (PM = particulate matter), in valore assoluto il trasporto marittimo è il maggiore contribuente, davanti anche al traffico automobilistico, anche se l'incidenza dell'inquinamento per tonnellate di merce o per numero di persona trasportate delle navi ha un'incidenza molto minore rispetto ad altre modalità. Gli armatori italiani possono stare tranquilli La lobby degli armatori italiani, che negli anni scorsi ad ogni Legge di Bilancio aveva più volte dovuto difendere dalla mannaia del Ministero dell'economia i benefici fiscali e contributivi garantiti alle navi iscritte nel Registro Internazionale, sono riusciti a fine 2019 a far escludere una volta per tutte gli stanziamenti destinati alle navi



da quelli considerati ambientalmente dannosi. Nel documenti infatti si legge: In questa edizione del Catalogo, alla luce degli approfondimenti svolti rispetto alle edizioni precedenti



Shipping Italy

Focus

e delle osservazioni ricevute negli incontri con i portatori di interesse (ottobre 2019), nel settore dei trasporti si evidenzia l'eliminazione dal Catalogo dei due sussidi riguardanti il registro internazionale per il settore marittimo (a suo tempo inclusi in quanto presenti nella lista delle spese fiscali del MEF). Le misure nello specifico sono: Credito d'imposta sul reddito persone fisiche e sgravi contributivi navi registro Internazionale che valeva nel 2018 circa 240 milioni di euro e Riduzione della base imponibile ai fini IRPEF e IRES per il settore marittimo, vale a dire la Tonnage Tax che veniva stimata in 21,1 milioni di euro. Questa la spiegazione del Ministero dell'ambiente: I due sussidi hanno la duplice finalità di attrarre personale marittimo e di migliorare la competitività delle navi di bandiera italiana rispetto alle condizioni fiscali più favorevoli offerte da altre bandiere. Entrambi i sussidi operano sul regime di tassazione sul reddito e contributivo, mentre non intervengono esentando o agevolando prodotti energetici (non sono sussidi a combustibili fossili). In base ai dati forniti da un'associazione di categoria (Confitarma, ndr) in occasione dell'incontro con i portatori di interesse in vista del CSA 3 (ottobre 2019), le agevolazioni del registro internazionale hanno consentito, a partire dal 1998, il raddoppio della flotta italiana (1.400 navi per 15,5 milioni di tonnellate di stazza) e una forte crescita dell'occupazione di marittimi italiani e comunitari (38.000 nel 2018). Per quanto riguarda gli effetti ambientali, si legge ancora che i dati disponibili sull'andamento delle emissioni di CO2 del trasporto marittimo, nelle sue diverse caratterizzazioni (categorie di navi, bandiere, etc.) derivano da studi e sono ancora lacunosi e difficilmente comparabili sotto il profilo statistico. Nonostante ciò il ministero dell'ambiente in conclusione scrive che, Considerati i positivi risultati socio-economici del registro internazionale, l'eliminazione del sussidio potrebbe avere pesanti ricadute occupazionali e rischi di abbandono da parte degli armatori della bandiera italiana a favore di altre bandiere, di maggior convenienza fiscale. Dato che il trasporto marittimo risponde a normative ambientali internazionali (Imo), l'eliminazione del sussidio determinerebbe un trasferimento dell'effetto ambientale sulle altre flotte/bandiere concorrenti di quella italiana, con un effetto ambientale netto sostanzialmente irrilevante se non peggiorativo. Il neoministro Giovannini non dovrebbe prendersela dunque con il trasporto marittimo ma semmai con altre modalità di trasporto. Un punto interrogativo rimane invece sul Marebonus (per il quale l'Italia ha stanziato 44,1 milioni nel 2017 e 48,9 nel 2018) perché i Contributi per servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci' nell'ultimo catalogo sono qualificati come sussidio dall'effetto ambientale incerto'. Favorevole invece l'impatto di altri sussidi indiretti come le agevolazioni sulla tassa d'ancoraggio per le navi che utilizzano porti di transhipment e diretti come il Ferrobonus e il Fondo rottamazione carri ferroviari merci. Sos Logistica è l'unica associazione della logistica iscritta ad Asvis SOS-LOGistica, Associazione per la Logistica Sostenibile collegata ad Assologistica, è l'unica realtà associativa del settore trasporti e logistica che risulta ad oggi aderente all'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (Asvis). Il presidente Daniele Testi a SHIPPING ITALY spiega che SOS LOGistica non è una associazione di categoria ma un insieme di imprese e professionisti che condividono l'urgenza di un cambiamento del settore della logistica e trasporto affinché possa svilupparsi in equilibrio con i fattori ambientali, economici e sociali. Il nostro obiettivo è fare emergere il valore della logistica e riteniamo, per missione, che la leva principale sia proprio la sostenibilità e la transizione verso una economia circolare. Il lavoro che da anni Asvis porta avanti come catalizzatore e sistema di monitoraggio delle iniziative legate agli obiettivi della agenda Onu 2030 è per noi un riferimento fondamentale. Nella creazione del marchio della logistica sostenibile (Sos Logistica Marchio Sos Log (sos-logistica.org) ci siamo ispirati a molte iniziative internazionali e nel caso specifico dell'agenda 2030, le aziende che decidono di dotarsi del marchio Sustainable Logistics possono verificare il proprio contributo diretto al raggiungimento degli obiettivi (SDGs) numero 8, 9, 11, 12, 13 e 17. Il processo di adesione ad Asvis si è concluso ufficialmente poche settimane fa. È stato lungo e per noi sinonimo di estrema serietà e competenza nell'andare ad analizzare i principi e le iniziative che i soci portano avanti. Alla domanda se ora si sentano in qualche modo

avvantaggiati con il neoministri Giovannini rispetto ad altri portatori d'interesse del mondo dei trasporti, Testi risponde così: Non ci sentiamo assolutamente avvantaggiati ma siamo molto soddisfatti che per questo dicastero, il presidente Draghi abbia nominato una personalità che ha messo lo sviluppo sostenibile al centro della propria immagine pubblica e delle proprie azioni



Shipping Italy

Focus

in questi ultimi anni. Pensiamo che possa esserci un linguaggio comune che potrà contribuire a vedere la logistica e le infrastrutture non più come un costo da abbattere ma come un elemento strategico su cui costruire competitività e sviluppo. Sono gli stessi principi che animano i promotori della Carta di Padova, l'iniziativa presentata lo scorso 12 Novembre durante il Green Logistic Intermodal Forum. Un esercizio che abbiamo l'onore di coordinare e che vede ben 14 stakeholder tra associazioni e confederazioni della committenza, dell'offerta, delle infrastrutture, dell'innovazione, della produzione di mezzi industriali e dei consumatori finali. Un vasto insieme di operatori e rappresentanti di categoria che hanno definito 4 assi fondamentali per lo sviluppo di una logistica sostenibile ed efficiente, declinandoli in 8 priorità concrete e attuabili nel breve termine. Abbiamo messo a disposizione di tutti i decisori istituzionali questo documento ricevendo numerosi attestati di stima ed interesse. A breve lanceremo la piattaforma web con cui renderemo gli avanzamenti sulle priorità individuate. Nicola Capuzzo

Informazioni Marittime

Focus

Porti e inquinamento, il futuro è elettrico

Diversamente dalle navi, alla ricerca di carburanti alternativi, la decarbonizzazione delle banchine avverrà utilizzando una fonte energetica tradizionale, ma che richiederà standard di distribuzione uniformi e tariffe sostenibili

di Paolo Bosso Elettricità, elettricità, elettricità. La decarbonizzazione dei porti passa per questa tradizionale fonte energetica, secondo uno studio di Enel (attraverso il dipartimento ecologico Enel X) e Legambiente, presentato la settimana scorsa in webinar e diffuso nei giorni scorsi dai giornali. La ricerca della multinazionale dell' energia e dell' associazione ambientalista evidenzia come se da un lato lo shipping debba puntare ai carburanti alternativi diversi dai combustibili fossili tradizionali, una buona fetta della decarbonizzazione della portualità passa invece per l' utilizzo dell' energia tradizionale, l' elettricità, la quale utilizzata per l' alimentazione in banchina delle navi in sosta prende il nome di cold ironing . Nei prossimi decenni le navi merci e passeggeri dovranno viaggiare utilizzando combustibili alternativi al gasolio, come l' idrogeno, l' ammoniaca, la stessa elettricità, il gas naturale liquefatto, il vento. I porti, più semplicemente, fornire elettricità alle navi e far funzionare i propri mezzi (gru, carrelli, etc.) a elettricità. Sono entrambi soluzioni ecologiche, con vantaggi e svantaggi diversi. Le navi devono riprogettarsi , e gli armatori valutare parallelamente quale carburante pulito abbia più mercato, e non è facile perché un po' si deve scommettere, un po' qualcosa si può prevedere e pianificare; i porti, invece, devono creare un' infrastruttura tradizionale (punti di ricarica elettrici) calata in un contesto di rete transnazionale, con standard di distribuzione (wattaggio) uniformi che non diano problemi di compatibilità tra le navi, offrendo tariffe economicamente sostenibili, più convenienti di quanto spenderebbero per il gasolio utile a tenere accesi i motori ausiliari di bordo. L' obiettivo concreto dello studio di Enel e Legambiente è iniziare a elettrificare nei prossimi anni 39 porti italiani , praticamente tutti, quelli inseriti nel network della rete transeuropea di trasporto Ten-T. Fare in modo, se non in tutte le banchine perlomeno in quelle principali, che la maggior parte dei mercantili (portacontainer, tanker, cisterniere, ro-ro) e delle navi passeggeri (traghetti, ro-pax, navi da crociera) possano spegnere i motori in porto e allacciarsi alla rete elettrica nazionale. È un piano molto ambizioso che permetterebbe di evitare la combustione annuale di circa 635 mila tonnellate di gasolio marino. Sono diversi i casi di successo nel mondo del cold ironing. A Goteborg , Rotterdam , Los Angeles , Vancouver , Lubeck , Bergen , Marsiglia . Goteborg, in Svezia, è stato il primo porto a elettrificarsi, nel 1989 e oggi conta sei punti di connessione per le navi, più un' altra in fase di realizzazione. Marsiglia, in Francia, ha iniziato nel 2017 con tre punti di connessione per i traghetti, con un piano al 2025 per elettrificare il cento per cento delle banchine al costo di 22 milioni di euro, finanziati dall' Ue e dal governo. Los Angeles è un discorso a parte, per finanziamenti messi in campo e per la penetrazione. Ha avviato le prime infrarutture nel 2004 sotto la supervisione del California Environmental Protection Agency, che nel 2007 ha introdotto un regolamento che ha abbassato sensibilmente la soglia massima le emissioni di particolato e ossidi di azoto nella zona portuale del principale scalo commerciale del Pacifico, spingendo ancora di più verso l' utilizzo del cold ironing. A livello globale, i gas serra associati allo shipping sono stimati in circa 940 milioni di tonnellate di anidride carbonica, pari al 2,5 per cento delle emissioni totali di gas serra prodotte dalle attività umane ogni anno. Il piano della comunità internazionale, tramite il legislatore ONU International Maritime Organization, è di tagliare della metà entro il 2050 queste 940 milioni di tonnellate di CO2. L' assenza di politiche efficaci di decarbonizzazione,





Informazioni Marittime

Focus

internazionali, per quella data le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50 e il 250 per cento. Il piano Enel-Legambiente è basato su sei assi, tutte riconducibili all' utilizzo dell' elettricità. In primo luogo, la necessità di definire una tariffa elettrica per il cold ironing . Le navi merci e passeggeri che attraccano nei porti sono molto grandi e richiedono per essere alimentate una gran quantità di energia e i costi per dargli l' elettricità di cui hanno bisogno attualmente non sono sostenibili né per sole autorità portuali né per i soli armatori senza che ad essi non si affiancato un piano nazionale di distribuzione e tariffazione. Il secondo asse riguarda schemi di finanziamento e cofinanziamento pubblici che accelerino la transizione energetica portuale. A seguire, gli altri quattro punti sono: identificare le infrastrutture portuali prioritarie da elettrificare ; promuovere il cold ironing ; una road map nazionale per il cold ironing; sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti , potenziando medie e lunghe distanze. - credito immagine in alto.

La lezione belga

Marco Casale

Una nuova Autorità di Sistema Portuale potrebbe presto vedere la luce. Non in Italia ma in Europa, nel cuore pulsante del Vecchio Continente. Anversa e Zeebrugge starebbero infatti valutando la possibilità di creare un' unica realtà, ribattezzata col nome di Port of Antwerp-Bruges. Il processo di unificazione, soggetto all' approvazione delle Autorità in materia di Concorrenza, potrebbe concretizzarsi nell' arco di un anno. La trattativa, stando a quanto dichiarato dagli stessi presidenti delle due Autorità Portuali, sarebbe in fase avanzata di conclusione. I due scali portuali distano appena 100 km l' uno dall' altro e insieme potrebbero diventare uno dei più importanti porti container europei, con una movimentazione complessiva di 278 milioni di tonnellate di merce e 13,8 milioni di TEU all' anno. A volere il merger sono le due stesse città portuali. I container movimentati da Anversa sono aumentati del 6,8% nel 2019, a 11.9 milioni di TEU, mentre il più piccolo porto di Zeebrugge ha movimentato 1,8 milioni di TEU. Rotterdam, il più importante porto del Vecchio Continente, ha movimentato 14,8 milioni di TEU. Lo scalo di Anversa ha inoltre una solida vocazione per il traffico in break bulk , mentre lo scalo di

Zeebrugge è un punto di riferimento nel segmento del traffico rotabile e nel trasporto di GNL. Nelle intenzioni delle due parti, il merger consentirebbe al nuovo Sistema Portuale di rispondere più velocemente ai nuovi trend in via di sviluppo nel campo della transizione energetica, dell' innovazione e nella digitalizzazione. «Unendo le forze potremmo veramente diventare un porto globale» ha dichiarato il presidente dell' Antwerp Port Authority, Annick De Ridder. «I due scali sono complementari. Lavorando insieme potrebbero diventare ancora più resilienti alle sfide esterne». Dello stesso tenore le affermazioni del responsabile della Zeebrugge Port Authority, Dirk De fauw: «Se ci unissimo saremmo in grado di movimentare più merce e di farlo meglio». La nuova super Authority vedrebbe De Ridder e De fauw vestire rispettivamente il ruolo di presidente e vice presidente della struttura, con il ceo dell' AP di Anversa, Jacques Vandermeiren, pronto a svolgere l' incarico di chief executive della Struttura. «L' inevitabile è stato deciso - ha dichiarato il professore universitario dell' ITMMA Theo Notteboom, in un post pubblicato su Linkedin - le due port authority hanno ormai avviato il merger . Il processo di fusione rispecchia una tendenza in atto da tempo nella Regione: qualche anno fa è nato il North Sea Port , grazie all' unione dei porti di Ghent, Terneuzen and Flushing e, più recentemente, Le Havre, Rouen e Parigi hanno annunciato l' intenzione di integrarsi in un nuovo soggetto, chiamato Haropa, che vedrà la luce questa estate». Per l' avvocato marittimista Davide Santini «la notizia della fusione sottolinea la tendenza dei porti del nord a fare sistema. Un sistema vero che passa per la concentrazione e la fusione delle Port Authority . In particolare tra Anversa e Zeebrugge in Belgio e tra Le Havre, Rouen e Parigi in Francia nell' ottica della funzionalità e dell' aumento della massa critica». Non è un caso che già nel lontano 2009 lo stesso Theo Notteboom, assieme a Peter W. De Langen, dell' Università di Eindhoven, avesse pubblicato uno studio intitolato "Different Geographical and Functional Levels of port Competition in Europe", nel quale sottolineava la necessità di studiare nuove strategie di sviluppo che favorissero politiche trasversali di crescita economica attraverso la promozione di un raccordo tra pubblico e privati all' interno di un contesto territoriale macro-regionale (i due studiosi usavano il termine di ' multi-port gateway regions '). Lo studio veniva spesso citato da Giuliano Gallanti, quando, allora

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo

The screenshot shows the website 'PORT NEWS' with a navigation bar at the top. The main content area features a large image of a port with a crane and a ship. Below the image is the article title 'La lezione belga' and the author's name 'di Marco Casale'. To the right of the article is a sidebar with a search bar and a list of categories including 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Container', 'Coronavirus', 'Crociere', 'Infrastrutture', 'Innovazione tecnologica', 'Logistica Portuale', 'Porto di Livorno', 'Porto di Piombino', 'Riforma Portuale', 'Rinfuse Liquide', 'Shipping', and 'Traffici'. The article text is partially visible on the left side of the screenshot.

presidente dell' Autorità Portuale di Livorno, interveniva a convegni internazionali dedicati alla portualità: «La posizione geografica di un Paese, per quanto possa essere strategica, non assicura più ad un porto la fedeltà delle compagnie di navigazione» affermava l' avvocato dei molti. «Oggi non è più così. Un porto che vuole sperare di



Port News

Focus

attrarre le mega-carrier e sviluppare i propri traffici deve prima di tutto sapersi posizionare nell' ambito di un efficiente hub intermodale o di un' area logistica integrata». Detto in parole povere: non ha più senso parlare di competizione tra porti ma tra supply chain. L' Italia sarà in grado di fare tesoro della lezione belga? Santini invita il legislatore a sviluppare una seria riflessione sul tema: «Potremmo cominciare a ragionare sul fatto che 16 sistemi portuali possono essere troppi per il nostro Paese e che molta, troppa differenza passa tra sistema e sistema e tra porto e porto. Certe realtà non hanno nulla del sistema se non i confini tracciati sulla carta geografica».

Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE DECRETI 24 novembre 2020 Cofinanziamento nazionale del progetto Life n. LIFE 17 ENV/IT/000347 - SUBSED «Sustainable substrates for agriculture from dredged remediated marine sediments: from ports to pots», di cui al regolamento UE n. 1293/2013, ai sensi della legge n. 183/1987. (Decreto n. 32/2020).

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.33 del 09-02-2021](#)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DECRETI 26 gennaio 2021 Approvazione dell'accordo per la delega dei compiti di certificazione statutaria al Bureau Veritas SA per le navi registrate in Italia, come previsto dal regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE.

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.35 del 11-02-2021](#)

DECRETO-LEGGE 12 febbraio 2021, n. 12 Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.36 del 12-02-2021](#)

note: Entrata in vigore del provvedimento: 13/02/2021

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DECRETI 26 gennaio 2021 Approvazione dell'accordo per la delega dei compiti di certificazione statutaria al DNV GL AS per le navi registrate in Italia, come previsto dal regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 novembre 2013 relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE.

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.36 del 12-02-2021](#)

EUROPA

Ritiro di notifica di concentrazione (Caso M.9162 Fincantieri/Chantiers de l'Atlantique)

Pubblicato nella [GU C47 del 10-02-2021](#)

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Il Ministro

Enrico Giovannini

13 febbraio - Il Prof. Enrico Giovannini (Roma, 6 giugno 1957) è un economista, statistico e accademico italiano. Ha prestato giuramento il 13 febbraio 2021, assumendo la carica di Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del Governo Draghi.

Governo: Enrico Giovannini è il nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il Presidente Draghi e i Ministri hanno giurato



13 febbraio 2021 - Il Presidente del Consiglio in carica, Mario Draghi, ha prestato giuramento al cospetto del Presidente della Repubblica.

Il Prof. Enrico Giovannini ha prestato giuramento in qualità di Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Decreto Dirigenziale numero 19 del 10/02/2021

10 febbraio - Approvazione dell'elenco degli Ispettori autorizzati ad effettuare visite ispettive in base alla Convenzione OIL MLC 2006, come emendata, sulle navi battenti bandiera italiana.

Consulta gli [allegati](#)

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Il professore Roberto Cingolani è il nuovo ministro dell'ambiente

13 febbraio - Il Professore Roberto Cingolani è il nuovo Ministro dell'Ambiente (che assumerà la denominazione di Ministro per la Transizione ecologica, assorbendo le competenze in materia energetica allo stato attribuite ad altri ministeri, e che presiederà



Notiziario Assoporti

Focus

l'istituendo Comitato Interministeriale per il coordinamento delle attività concernenti la transizione ecologica).

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Tolleranza zero contro i responsabili di atti vandalici in area portuale e demaniale a Cagliari

10 febbraio - L'**AdSP** del Mare di Sardegna adotta la linea dura contro gli atti vandalici in area demaniale. Dopo l'ennesima bravata ai danni dell'Ente, questa mattina è stata presentata formale denuncia contro un gruppo di adolescenti soliti frequentare l'area portuale di Cagliari. Nella serata di ieri, alcuni di loro hanno danneggiato una costosa sbarra elettrica d'accesso ai parcheggi dell'ex stazione marittima al Molo Sanità. Scene immortalate dettagliatamente dal sistema di videosorveglianza portuale i cui frame sono stati consegnati, a supporto della denuncia presentata stamane, direttamente alla Polizia di Stato, intervenuta nel tardo pomeriggio di ieri, dopo la segnalazione degli agenti della Security dell'**AdSP**, per identificare i responsabili del danno. Quello accaduto al Molo Sanità è, purtroppo, l'ultimo di una serie di atti di vandalismo rilevati sul waterfront cagliaritano. Alcuni giorni fa, sempre un gruppo di giovani ha preso di mira un cartello della segnaletica verticale, che è stato completamente sradicato e abbandonato in mezzo alla carreggiata. Altri danneggiamenti sono stati riscontrati su panchine e altri arredi posizionati nel lungomare. Comportamenti inqualificabili sui quali l'Autorità di Sistema Portuale non intende più transigere. Già a partire dall'episodio registrato ieri, infatti, sarà presentata formale richiesta di risarcimento alle famiglie dei giovani identificati. Scelta drastica che, però, rappresenta un valido deterrente per eventuali e future intenzioni poco consone al comportamento civile.

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Indagine di mercato-Servizio di caratterizzazione fisica, chimica e microbiologia progettaz. lavori rettifica banchine molo sporgente centrale CT

11 febbraio - Avviso di indizione di indagine di mercato finalizzata alla selezione di un operatore economico a cui affidare il servizio di caratterizzazione fisica, chimica e microbiologica a supporto della progettazione definitiva dei lavori di rettifica delle banchine est ed ovest del molo sporgente centrale del Porto di Catania

[Visualizza](#)

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

12 febbraio - [Trieste: dati di traffico 2020](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Dibattito Pubblico diga foranea. I prossimi appuntamenti in programma

11 febbraio - Dibattito Pubblico diga foranea. I prossimi appuntamenti in programma Il 4 febbraio si è concluso il Dibattito Pubblico sulla realizzazione della nuova Diga Foranea del porto di Genova Il prossimo appuntamento è fissato per venerdì 19 febbraio, giorno in cui si terrà la presentazione della Relazione finale del Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon. Domenica 28 febbraio, invece, verrà presentata da Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il Dossier Conclusivo relativo alla realizzazione dell'opera.

Per ulteriori dettagli: [Comunicato stampa >](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

AdSP, insediato il nuovo comitato di gestione. Paolo Riso nominato Segretario Generale

Il Presidente Musolino: "Si entra nella fase pienamente operativa del rilancio dell'ente"

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



Notiziario Assoporti

Focus

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.

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

L'incidenza degli effetti della pandemia sui passeggeri e in particolare sulle crociere ha danneggiato il Porto di Roma più di ogni altro scalo. In un anno mille accosti in meno

Musolino: Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per le merci stiamo lavorando per attrarre nuovi traffici, ma ci vorrà tempo per invertire la tendenza

9 febbraio Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia. Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell'ente, che a dicembre non è stato approvato: Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza. Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). Con riferimento ai singoli scali del sistema portuale si registra nel porto di Civitavecchia un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel porto di Fiumicino un traffico complessivo pari a 1,741 milione di

tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel porto di Gaeta un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel porto di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell'anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi. Con riferimento al settore commerciale il principale scalo laziale ha registrato, nel complesso, un



Notiziario Assoporti

Focus

calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons) indissolubilmente legato al decremento dell'utilizzo da parte della centrale di Torrealvaldiga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8.029.665 di tonnellate, oltre un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita nell'arco dell'intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell'anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni). In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; - 355.546) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla sottocategoria dei mezzi pesanti che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%. Dei tre scali regionali, a risentire meno della crisi sanitaria è stato il porto di Gaeta (-3,9%) che sta conoscendo una significativa evoluzione sia per quanto riguarda le merci che per il comparto crocieristico. Il porto di Fiumicino, che serve principalmente il vicino aeroporto internazionale, ha invece dimezzato il traffico delle rinfuse liquide che ha subito una perdita di oltre 1,7 milioni di tonnellate.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Ravenna: un nuovo progetto europeo per un porto sempre piu' green

13 febbraio - L'Autorità Portuale di Ravenna partecipa alla proposta progettuale HYSEPORT, presentata nei giorni scorsi in risposta al bando Europeo Horizon 2020 Green Deal LC-GD-5-1-2020. Il Progetto, coordinato dall'Autorità Portuale di Siviglia e che vede la partecipazione di diversi partner istituzionali, accademici e imprenditoriali provenienti da Italia, Spagna, Francia, Belgio, Olanda e Grecia, si pone l'obiettivo generale di ridurre, grazie all'utilizzo di innovazioni tecnologiche, le emissioni nocive delle attività portuali, favorendo la transizione verso energie più pulite. Nell'ambito del ProgettoHYSEPORT l'Autorità Portuale di Ravenna parteciperà agli studi inerenti all'utilizzo dell'idrogeno come fonte di energia pulita e all'implementazione di un elettrolizzatore collegato a un sistema di elettrificazione delle banchine. Oltre all'Autorità Portuale di Ravenna, il Progetto vede la partecipazione di altri due partner emiliano-romagnoli: la Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica e la Società SAPIR Porto Intermodale Ravenna. Quest'ultima azienda testerà un sistema di smistamento dei vagoni innovativo; nello specifico tale sistema prevede l'utilizzo di un locomotore telecomandato e alimentato a batterie, che può comporre treni all'interno del terminal. Se HYSEPORTsarà ammesso a finanziamento le attività del progetto avranno inizio nel corso del 2021.

Porto di Ravenna: segnali di ripresa dei traffici nel mese di gennaio. Positivo inizio d'anno per l'attività di T&C

10 febbraio - Parte sotto il segno più l'attività del Terminal T&C del Porto di Ravenna (14.66% nel mese di gennaio). L'analisi statistica effettuata sulle movimentazioni del Terminal T&C a fine gennaio ha evidenziato un incremento del numero dei rotabili movimentati pari al 14.66%, in confronto allo stesso periodo del gennaio 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 nel2020 (+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 MareRavenna/Brindisi/Catania. Questo incremento dichiara 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. Il traffico dei traghetti è tra quelli che meglio ha 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



Notiziario Assoporti

Focus

(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).

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Porto di Brindisi: si sono concluse le operazioni di bonifica e sgombero di un'area demaniale occupata abusivamente. **AdSP** MAM, Capitaneria di porto e Arpa ripristinano stato di legalità e idonee condizioni ambientali.

12 febbraio - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, la Capitaneria di Porto di Brindisi e l'Arpa Puglia, al termine di un'azione congiunta finalizzata a ricondurre a legalità una vasta area demaniale, hanno completato, ciascuno nelle proprie competenze, le operazioni di bonifica e di sgombero di un sito occupato abusivamente, ripristinando, dopo numerosi anni, legalità e idonee condizioni ambientali di aree occupate da materiali e rifiuti rivenienti dal precedente sgombero forzoso degli ex Cantieri navali Brindisi, in località Marimisti. Dal 2011 nell'area, ubicata all'interno del circuito portuale port facility di Costa Morena, nel porto di Brindisi, erano stati accatastati e stoccati quantitativi ingenti di materiale riveniente dal suddetto sgombero d'ufficio, a suo tempo eseguito dall'allora Autorità portuale di Brindisi. Nonostante svariati solleciti bonari e diffide formali, atteso il perdurare annoso di uno stato di illegittimità, l'Ente portuale, nello scorso mese di luglio, aveva proceduto formalmente con un'ingiunzione di sgombero d'ufficio. Atto che la Società non ha inteso eseguire. Nel mese di dicembre, quindi, la Capitaneria di Porto congiuntamente con Arpa Puglia è intervenuta d'iniziativa, sottoponendo l'area a sequestro penale preventivo contro ignoti per le ipotesi di reato di occupazione abusiva di aree demaniali e deposito incontrollato di rifiuti. Sequestro, convalidato successivamente dalla Procura della Repubblica di Brindisi. Oggi le aree sono state completamente liberate e bonificate per opera di una ditta specializzata, incaricata da **AdSP** MAM e i cui oneri economici saranno posti a carico della società. Dopo numerosi anni, pertanto, si chiude positivamente un'altra complessa e delicata vicenda, a seguito di un'azione sinergica e coordinata che ha portato finalmente al ripristino dello stato dei luoghi, la messa in sicurezza e la bonifica di tutta l'area demaniale

Progetto Themis, un successo i webinar sull'area ZES Interregionale Adriatica Patroni Griffi: Trattati temi inseriti anche nella nostra programmazione

11 febbraio - 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/>

Prefettura di Bari e AdSP



Notiziario Assoporti

Focus

MAM sottoscrivono un protocollo di legalità. Obiettivo, estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche di competenza dell'ente.

8 febbraio - Mercoledì 10 febbraio alle ore 12.00, nell' Ufficio Territoriale del Governo di Bari, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il prefetto di Bari, Antonia Bellomo, firmeranno un Protocollo di Legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche nei settori di competenza dell'Ente portuale. E' noto che alle Autorità di Sistema portuale, quali enti pubblici non economici preposti alla regolazione e all'amministrazione dei principali porti nazionali, sono affidate articolate attribuzioni in materia di pianificazione, infrastrutturazione, affidamento e controllo di servizi di interessi generali a favore dell'utenza portuale e l'amministrazione del demanio marittimo. Attraverso il Protocollo di Legalità, che ha ricevuto il nulla osta del Ministero dell'Interno, anche in attuazione delle recenti disposizioni introdotte dal Decreto Legge c. d. Semplificazione, si estendono le verifiche antimafia anche per gli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni anche demaniali al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive la obbligatorietà, ampliando così l'azione di prevenzione e contrasto del tentativo di infiltrazione criminale. Si tratta di un obiettivo importante che, in coerenza con il Piano Triennale Anticorruzione adottato dall'AdSP MAM e soprattutto nei periodi di congiuntura economica più difficili, mira a costruire uno strumento che garantisca al contempo legalità, trasparenza e snellimento dell'attività amministrativa, promuovendo il rispetto della disciplina antimafia e migliorando l'interscambio informativo tra le Pubbliche Amministrazioni interessate. Il nulla osta del Ministero dell'Interno consentirà di attivare Protocolli simili con le altre Prefetture collocate nella estesa circoscrizione territoriale dell'Ente portuale (Brindisi, Lecce, Foggia, BAT). Preposti alla attuazione del Protocollo saranno per la Prefettura- U.T.G. di Bari, il dirigente pro tempore dell'ufficio antimafia per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il dirigente del Dipartimento Legale.

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Nulla da segnalare

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

10 febbraio - [Via libera del PE al dispositivo per la ripresa e la resilienza da 672,5 miliardi](#)

Consiglio Europeo

11 febbraio - [Pacchetto dell'UE per la ripresa: il Consiglio adotta il dispositivo per la ripresa e la resilienza](#)

Commissione Trasporti

Nulla da segnalare

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

2 febbraio - [UfM Ministers commit to strengthen the blue economy sector and promote sustainable growth in the](#)

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

10 febbraio - [Plauso della Commissione al Parlamento europeo per l'approvazione del dispositivo per la ripresa e la resilienza](#)

REGIONI

Conferenza Stato-Regioni

9 febbraio - La Conferenza Stato-Regioni, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Boccia, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati:

Approvazione del report e del verbale della seduta del 28 gennaio 2021.

APPROVATI

1. Parere, ai sensi del punto 2 della delibera CIPE n. 10 del 28 gennaio 2015, sulla modifica del Programma Operativo Complementare di Azione e Coesione Città metropolitane 2014-2020, approvato con delibera del CIPE n. 46 del 10 agosto 2016.

PARERE RESO

2. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 98, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sullo schema di decreto del Ministro della salute, in attuazione dell'articolo 1, comma 95, della legge n. 145/2018.

SANCITA INTESA

3. Informativa, a sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sulla Vaccinazione Anti-Sars-Cov-2 Piano nazionale vaccini contro Sars-Cov-2. Priorità per l'attuazione della seconda fase.

INFORMATIVA RESA

4. Intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali di Modifica del decreto 12 dicembre 2017 recante disposizioni nazionali concernenti i programmi di sostegno al settore dell'olio di oliva e delle olive da tavola, di cui all'articolo 29

Notiziario Assoport

Focus

del regolamento (UE) n. 1308/2013 del 17 dicembre 2013.

SANCITA INTESA

5. Intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali concernente Attuazione delle misure, nell'ambito del Sistema Informativo Agricolo Nazionale (SIAN), recate dall'art. 43, comma 1, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

SANCITA INTESA

EVENTI

Nulla da segnalare