



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 19 febbraio 2021**



Prime Pagine

19/02/2021	Corriere della Sera	9
<hr/>		
19/02/2021	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
19/02/2021	Il Foglio	11
<hr/>		
19/02/2021	Il Giornale	12
<hr/>		
19/02/2021	Il Giorno	13
<hr/>		
19/02/2021	Il Manifesto	14
<hr/>		
19/02/2021	Il Mattino	15
<hr/>		
19/02/2021	Il Messaggero	16
<hr/>		
19/02/2021	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
19/02/2021	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
19/02/2021	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
19/02/2021	Il Tempo	20
<hr/>		
19/02/2021	Italia Oggi	21
<hr/>		
19/02/2021	La Nazione	22
<hr/>		
19/02/2021	La Repubblica	23
<hr/>		
19/02/2021	La Stampa	24
<hr/>		
19/02/2021	MF	25
<hr/>		

Primo Piano

19/02/2021	MF Pagina 18	26
<hr/>		
18/02/2021	Ansa	27
<hr/>		
19/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 17	28
<hr/>		
Porti italiani in calo, ma Genova rimane leader		<i>ALBERTO GHIARA</i>
<hr/>		

19/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	29
<hr/>		
19/02/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 4	30
<hr/>		
18/02/2021	FerPress	31
Assoporti: pubblicati i dati statistici dei porti italiani. Disponibili i dati del 2020		
<hr/>		
18/02/2021	Informare	32
Nel 2020 i porti italiani hanno movimentato 441,9 milioni di tonnellate di merci (-10,7%)		
<hr/>		
18/02/2021	Ship Mag	34
Il 2020 anno orribile per i porti italiani, ma non per Gioia Tauro / Le tabelle di Assoporti		
<hr/>		
18/02/2021	Shipping Italy	35
Scendono ancora le rinfuse nei porti italiani: liquid bulk -14,1% e dry -17,4%		
<hr/>		
18/02/2021	Shipping Italy	36
I dati ufficiali dei porti italiani nel 2020: persi 53 mln di tons, passeggeri -55% mentre i container hanno retto		
<hr/>		
18/02/2021	Shipping Italy	37
Traffici gateway: il Covid ha fatto calare i container quasi del 10%		
<hr/>		
18/02/2021	Telenord	38
Porti italiani, nel 2020 in calo le merci movimentate del 10,7% e i passeggeri del 56%		
<hr/>		
18/02/2021	The Medi Telegraph	39
I porti italiani perdono il 10%		
<hr/>		
18/02/2021	Transportonline	40
Porti: nel 2020 -10,7 per cento di merci movimentate		
<hr/>		
18/02/2021	Travelnostop	41
Assoporti: nel 2020 calo del -56% di passeggeri movimentati nei porti italiani		
<hr/>		
18/02/2021	Ship Mag	42
Assoporti: Rossi a fine corsa, il 26 febbraio scade il mandato da presidente		
<hr/>		
18/02/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 43
Parte dalla Sicilia il nuovo format televisivo "Port to Port"		

Trieste

18/02/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 44
Nel porto di Trieste arriva Seabin		
<hr/>		
18/02/2021	Sea Reporter	45
Incontro in Assarmatori tra il presidente Stefano Messina e il dott. Zeno D'Agostino		

Venezia

19/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	<i>ALBERTO VITUCCI</i> 46
Navi, Mose, turisti Le emergenze della città d' arte sul tavolo di Draghi		
<hr/>		
19/02/2021	Il Gazzettino Pagina 32	48
Grandi opere e Mose, 2 giorni di convegno degli ingegneri		

Savona, Vado

18/02/2021	AgenziaViaggi	<i>da Redazione</i> 49
Costa, Palacrociere di Savona a disposizione per le vaccinazioni		

Genova, Voltri

19/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 13	50
Porti, svolta green ok ma il lavoro è centrale		

19/02/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 37	ALESSANDRA PIERACCI	51
<hr/>			
18/02/2021	BizJournal Liguria		52
<hr/>			
18/02/2021	Genova Post	Redazione	53
<hr/>			
18/02/2021	Genova24	Redazione	54
<hr/>			
18/02/2021	Sea Reporter		55
<hr/>			

La Spezia

19/02/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34		56
<hr/>			
18/02/2021	Citta della Spezia		58
<hr/>			
18/02/2021	Citta della Spezia		59
<hr/>			
18/02/2021	Corriere Marittimo		60
<hr/>			
18/02/2021	Corriere Marittimo		62
<hr/>			

Ravenna

18/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	63
<hr/>			

Marina di Carrara

19/02/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 38	FRANCESCA VATTERONI F.V.	64
<hr/>			
19/02/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 38	FRANCESCA VATTERONI F.V.	65
<hr/>			

Livorno

19/02/2021	Il Tirreno Pagina 9	MAURO ZUCHELLI	66
<hr/>			
19/02/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47		67
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/02/2021	Corriere Adriatico Pagina 9		68
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	69
<hr/> Sicurezza al porto, collaudi alle bitte lungo la banchina		
19/02/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 2	70
<hr/> Lavori alla Frasca: diportisti preoccupati chiedono chiarimenti alle istituzioni		
19/02/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4	71
<hr/> Hydrogen valley: l'Adsp raccoglie la sfida		
18/02/2021	Ansa	72
<hr/> Porti: Civitavecchia si candida come prima 'Hydrogen Valley'		
18/02/2021	City Rumors	73
<hr/> L' Abruzzo punta sulla mobilità a idrogeno. Verso l' approvazione il progetto europeo LIFE3H		
18/02/2021	CivOnline	75
<hr/> Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana		
18/02/2021	CivOnline	76
<hr/> L' Adsp candida Civitavecchia a diventare la prima "Hydrogen Valley" d' Italia		
18/02/2021	Corriere Marittimo	77
<hr/> Civitavecchia partner del progetto per una Hydrogen Valley portuale - LIFE3H		
18/02/2021	FerPress	78
<hr/> ADSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana		
18/02/2021	Il Capoluogo <i>Redazione</i>	79
<hr/> Abruzzo, passa dall' Altopiano delle Rocche l' Hydrogen Valley del Centro Italia		
18/02/2021	Il Faro Online <i>Comunicato Stampa</i>	81
<hr/> Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana		
18/02/2021	La Provincia di Civitavecchia	82
<hr/> Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana		
18/02/2021	La Provincia di Civitavecchia	83
<hr/> L' Adsp candida Civitavecchia a diventare la prima "Hydrogen Valley" d' Italia		
18/02/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	84
<hr/> Civitavecchia 'Hydrogen valley' portuale italiana		
18/02/2021	Port News <i>di Redazione Port News</i>	85
<hr/> Civitavecchia punta sull' idrogeno		
18/02/2021	Sea Reporter	86
<hr/> Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana		
18/02/2021	Ship Mag	87
<hr/> Il porto di Roma si candida a diventare la prima Hydrogen Valley portuale italiana		
18/02/2021	Shipping Italy	88
<hr/> Civitavecchia si candida a diventare la prima hydrogen valley portuale italiana		
18/02/2021	Messaggero Marittimo <i>Vezio Benetti</i>	89
<hr/> Musolino al lavoro per rilanciare Civitavecchia		

Napoli

19/02/2021	Il Mattino Pagina 38	90
<hr/> IL PORTO TORNI AL CENTRO DELLO SVILUPPO DI NAPOLI		

Salerno

19/02/2021	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 25	91
<hr/> Porto, la pandemia non scalfisce i traffici commerciali		

Brindisi

19/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	92
<hr/>		
19/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	94
<hr/>		
19/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	95
<hr/>		
19/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	97
<hr/>		
18/02/2021	Brindisi Report	98
<hr/>		
19/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 14	99
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

19/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	101
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

19/02/2021	La Nuova Sardegna Pagina 33	<i>DI DARIO BUDRONI</i> 103
<hr/>		

Cagliari

19/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 34	104
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

19/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 18	105
<hr/>		
19/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 20	107
<hr/>		
19/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 20	108
<hr/>		
19/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 20	110
<hr/>		
18/02/2021	Messina Oggi	111
<hr/>		

Catania

19/02/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 15	112
<hr/>		

Augusta

18/02/2021	Blog Sicilia	<i>Gaetano Scariolo</i>	114
<hr/>			
Deposito di Gnl ad Augusta, "sì, ma in rada, lontano dalla terraferma"			

Palermo, Termini Imerese

19/02/2021	MF	Pagina 1	115
<hr/>			
Smart port per la Sicilia occidentale: digitale e sostenibilità per le strutture			
19/02/2021	Libero	Pagina 15	116
<hr/>			
Nel porto di Palermo sbarca l'innovazione			
19/02/2021	Giornale di Sicilia	Pagina 13	117
<hr/>			
Il fronte del porto si fa smart nel segno dell'innovazione			
19/02/2021	La Sicilia	Pagina 14	118
<hr/>			
Energia, diventeranno "smart" i porti di Sicilia occidentale			
19/02/2021	Quotidiano di Sicilia	Pagina 8	119
<hr/>			
Tecnologie ed efficientamento energetico intesa per i porti della Sicilia occidentale			
18/02/2021	(Sito) Adnkronos		120
<hr/>			
Transizione ecologica, i porti della Sicilia occidentale diventano smart			
18/02/2021	Affari Italiani		121
<hr/>			
Transizione ecologica, i porti della Sicilia occidentale diventano smart			
18/02/2021	Ansa		122
<hr/>			
Porti: Autorità Palermo firma concessione lavori "Smart Port"			
18/02/2021	Ansa		123
<hr/>			
Porti: in Sicilia occidentale al via smart port			
18/02/2021	Economia Sicilia		124
<hr/>			
I porti della Sicilia occidentale diventano Smart. Firmata convenzione tra liAdSP ed un raggruppamento di imprese lavoratori del gioco legale scendono in piazza "Siamo allo stremo" Brennero, Baumgartner (ANITA) "Governo italiano chiedi ...			
18/02/2021	FerPress		125
<hr/>			
I porti Sicilia occidentale diventano Smart e lanciano la sfida della transizione energetica			
18/02/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	126
<hr/>			
I porti della Sicilia occidentale diventano Smart e lanciano la sfida della transizione energetica			
18/02/2021	lidenaro.it		127
<hr/>			
I porti della Sicilia occidentale diventano smart e lanciano la sfida della transizione energetica			
18/02/2021	Italpress		128
<hr/>			
I porti della Sicilia occidentale diventano Smart			
18/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	129
<hr/>			
Porti della Sicilia occidentale diventano smart			
18/02/2021	Ship Mag		130
<hr/>			
Porti siciliani 4.0, Authority: al via i lavori in project financing con una dote di 22 milioni			
18/02/2021	Stretto Web		131
<hr/>			
Transizione ecologica, i porti della Sicilia occidentale diventano smart			

Focus

18/02/2021	Shipping Italy		132
<hr/>			
Fotografia dei ro-ro nei porti italiani: unità di carico stabili ma tonnellate in calo del -10,9% l'anno scorso			
18/02/2021	Shipping Italy		133
<hr/>			
Il transhipment italiano supera quota 4 milioni di Teu grazie anche a Trieste, Genova e Livorno			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

Lavoro
Persi 664 mila posti
Tavoli su Ilva e Whirlpool
di **Ducci, Massaro, Querzè, Voltattorni**
alle pagine 30 e 31

Europa League, ok la Roma
Milan, beffa all'ultimo
Brutto Napoli a Granada
di **Carlos Passerini**
a pagina 42

Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno
del sistema immunitario

Il premier: «Lotta a corruzione e mafie, tempi ragionevoli per il giusto processo». Deputato leghista vota contro e passa a FdI Fiducia a Draghi. I 5 Stelle franano

Alla Camera 535 sì e 56 no. M5S nel caos: altri 31 ribelli, annunciata l'espulsione di 15 senatori

LE REGOLE RISPETTATE
di **Sabino Cassese**

Il governo Draghi rappresenta un fallimento della politica. La democrazia è commissariata. Bisogna presto tornare al voto. È corretta la diagnosi e giusta la conclusione? La Costituzione non stabilisce che, per far parte del governo, occorre possedere il requisito di parlamentare; basta la cittadinanza italiana. Richiede solo che il governo, una volta nominato, ottenga il consenso del Parlamento con la «fiducia».

continua a pagina 28

Con 535 sì e 56 no Mario Draghi ottiene la fiducia anche alla Camera. Adesso può partire con il programma. «Lotta alla corruzione e alle mafie», azioni «innovative» per arrivare in tempi rapidi «al giusto processo». Nel M5S è rottura. La fronda dei ribelli si è allargata a 31 deputati, mentre è stata annunciata l'espulsione di 15 senatori.

da pagina 2 a pagina 11



L'INTERVISTA 1 / DAVID SASSOLI
«Così si è scelta l'Europa»
di **Paolo Valentino**

Il presidente del Parlamento Ue, David Sassoli: «Con Draghi premier l'Italia ha scelto l'Europa».

a pagina 9

L'INTERVISTA 2 / IL MINISTRO BIANCHI
«Maturità, niente scritti»
di **Gianna Fregonara**

Per la maturità «non ci saranno prove scritte». Così Patrizio Bianchi, neo ministro dell'Istruzione

a pagina 11

VISTI DALLA LETTERATURA
I leader, i profili
Come i romanzi
di **Antonio Polito**

a pagina 8

CAMILLO RUINI, 190 ANNI
«Da sacerdote mi innamorai, ma ho resistito»
di **Aldo Cazzullo**

I genitori contrari al sacerdozio, l'attrazione per le donne, la chiamata di Wojtyła, e poi Berlusconi, Prodi, Salvini, Welby, papa Francesco, i miracoli, Medjugorje, il Duce: a 90 anni il cardinale Camillo Ruini si apre con il Corriere.

alle pagine 26 e 27

La pandemia Trattativa con le Regioni che non vogliono passare in zona arancione



La senatrice a vita Liliana Segre, 90 anni, ha ricevuto la prima dose di vaccino al Fatebenefratelli di Milano: ieri partì le somministrazioni per gli over 80

La senatrice a vita Liliana Segre, 90 anni, è stata vaccinata al Fatebenefratelli di Milano. Ad accoglierla all'ospedale il presidente della Lombardia Attilio Fontana e la vicepresidente, e assessore al Welfare, Letizia Moratti. «Ero preparata e felice di farlo, come vecchissima mi hanno riservato i primi posti — dice con il sorriso —. Vaccinarsi è un dovere, tutti dovrebbero farlo».

a pagina 15

LE STRAGI, LE MENZOGNE
Cutolo, il boss che si sentì re
di **Roberto Saviano**

Cutolo non porta nella sua tomba segreti, porta nella tomba prove. Di quello che ha fatto sì è sviscerato, intuito, saputo quasi tutto, e certamente le dinamiche più importanti sono state illuminate; le prove però quelle le ha portate con sé.

continua a pagina 25

IL COMPAGNO CONFESSA
Animalista uccisa a Pavia
di **Eleonora Lanzetti**

L'ha uccisa e adagiata, vestita, nella vasca da bagno. Lidia Pescechera, 49 anni, animalista, è stata trovata così nella sua casa di Pavia. A toglierle la vita il compagno, uno sbandato di 28 anni che lei aiutava.

a pagina 23

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

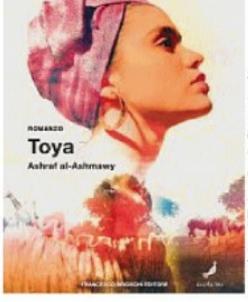
Assolto per non avere commesso il fatto. Il gip di Bolzano ha sancito ciò che le perizie dei Ris avevano già rivelato e il buon senso suggeriva da tempo: le urine allungate di Dna che costarono al marciatore Alex Schwazer l'esclusione dall'Olimpiade di Rio e dal consesso delle persone cosiddette perbene non erano farina del suo sacco, ma furono alterate da qualcuno che non voleva più averlo tra i piedi. Inflationati come siamo da complottismi che poggiano sulle fragili basi della maldicenza, vedere sbiancato un completo autentico ci coglie quasi impreparati. La storia di Alex parla a tutti noi: è quella di una pecora nera che decide di sbiancarsi, ma benché ripulita, o forse proprio per questo, continua a venire rifiutata dal suo gregge in nome del pregiudizio e della pa-

Alex va rimesso in marcia

ura. Oltre a un cognome irto di consonanti, Schwazer ha ricevuto in dono un carattere fragile e un talento cristallino che nel 2008 gli permise di vincere l'Olimpiade di Pechino con le sue sole gambe. Cominciò a doparsi per reggere il ritmo dei marciatori russi, dei quali poi si scoprì che erano anche più drogati di lui. Venne pizzicato alla vigilia dell'Olimpiade successiva, quella di Londra, mentre i fenomeni di Mosca s'antuffavano imperterriti sotto lo sguardo benevolo di un presidente della federazione mondiale di atletica finito poi in carcere per corruzione e di un cagnolino da guardia dell'Antidoping che custodiva mazzette milionarie dentro la lavatrice.

continua a pagina 21

FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



Dall'Egitto al Kenya una travolgente storia d'amore. L'incontro di due persone in un lungo viaggio alla ricerca delle radici comuni

GLI ALTRI

LA COLLANA CHE RACCONTA I PAESI CHE CIRCONDANO L'EUROPA

10219
9 771120 498108
Pubblicazione Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano





Ovazione per Draghi che dice **ovvietà** sulle **carceri**, come se finora governasse Pinochet. Ma nelle celle i morti e i contagi da **Covid** sono **molti meno** che fuori



FINCONTINUO
DIAMO CREDITO alle persone

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

FINCONTINUO
Numero Verde
800-180787
www.fincontinuo.com

Venerdì 19 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 49
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "L'uomo nero e le stragi"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/05/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PAVESI HA PATTEGGIATO
Moratti, la sanità lombarda affidata all'ex tangentista
PIETROBELLI E SPARACIARI A PAG. 8

INTERVISTA A ZINGALES
"Sui vaccini l'Ue ha fallito: Trump ha agito meglio"
TRUZZI A PAG. 9

IL MINISTRO CINGOLANI
"Io né renziano né grillino: l'anno poi me ne vado"
DE CAROLIS A PAG. 7

FILM COMMISSION
Lega, i contabili: la gara è "finta" e le buste aperte
MILOSA A PAG. 17

» MONDIALI E OLIMPIADI
Cortina, soldi e cemento pure sotto il Covid
Antonello Caporale

Quando il conte Nuvoletti sciava con Edda Ciano e Umberto di Savoia, già Cortina - erano gli anni Trenta - si mostrava fanciulla in carne. Le sue Tofane, schiena maestosa che fa vivere di magia la conca d'Ampezzo, sono state per il Novecento (con affaccio sul Duemila) il centro di gravità del munifico mistero: Hemingway e mister Idrolitina, Dino Buzzati ma anche i Vanzina.
A PAG. 10 - 11

INCOERENZA CHI VA CON B. E 2 MATTEO ESPELLE CHI NON CI VA

I 5Stelle cacciano chi è fedele ai 5Stelle

FIDUCIA ALLA CAMERA
A DRAGHI 535 SÌ, 56 NO E 5 ASTENUTI. 20 DISSIDENTI 5S. GRILLO E CRIMI: "SIETE FUORI". MA CASALEGGIO E I RIBELLI NON VOGLIONO SCISSIONI, BENSÌ IL M5S

SALVINI E ZANCA A PAG. 2 - 3 E 4
CON I PARERI DI GIANNI BARBACETTO, PIERO IGNAZI, ANDREA SCANZI E BARBARA SPINELLI A PAG. 3

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro + Meloni, - Salvini a pag. 6
- Rinaldi I figli delle tenebre a pag. 13
- Gomez Suicidio giallorosa a pag. 13
- Emiliani Terracini eretico a pag. 13

INTERVISTA Bryan Fogel Il documentario su Khashoggi

"Renzi dovrebbe sotterrarsi per quegli elogi all'Arabia"

In "The dissident", il regista americano premio Oscar ricostruisce l'omicidio dell'oppositore del regime di Bin Salman. Ora critica l'ex premier italiano, che ha intervistato in ginocchio il principe ereditario. "Ha paragonato Riyadh al Rinascimento"

LILLO E PACELLI A PAG. 21

Mannelli

RASSEGNA(TI) STAMPA

La cattiveria

Delrio: "Nel discorso di Draghi ho trovato tante idee del Pd". Erano le pause

WWW.SPINOZZA.IT

MASSARI A PAG. 16

VIolenze DA MAFIA ROM

Goodfellas a Latina "Quel cranio ora te lo spappoliamo"

MASSARI A PAG. 16

A 5 ANNI DALLA MORTE

L'Eco di Umberto, l'intellettuale che sapeva giocare

FURIO COLOMBO A PAG. 22

Movimento 5Sedie

» Marco Travaglio

S punti per il nuovo spettacolo di Grillo. *Belin*, c'era una volta un comico che capiva tutto prima degli altri. Tipo che la politica era marcia, la finanza anche peggio e la stampa teneva il sacco a entrambe. Così cominciò a informare la gente nei suoi show (chi ci andava scoprì che la Parmalat era fallita ben prima della Consob e del pm). E fondò il Movimento 5 Stelle: tutti risero, poi pensarono, poi passarono agli insulti, ai corteggiamenti e infine alle alleanze. E gli "scappati di casa", in tre anni, trovarono un premier più che degno e portarono a casa quasi tutte le loro bandiere prima che il Matteo maior e il Matteo minor buttassero giù i loro due governi per liberarsi di loro. Nel momento del massimo trionfo, anziché rendersi prezioso e vendere cara la pelle, Grillo sbarellò. Scambiò per "grillino" Draghi, che a suo tempo chiamava "Dracula" e voleva "processare per Mps". E spinse i grillini quelli veri ad arrendersi senza condizioni, in nome di un superministero-supercazzola alla Transizione Ecologica che doveva inglobare Ambiente e Sviluppo economico. Su quella promessa fece votare gli iscritti con un quesito che diceva mirabile del Sì, nulla del No e non prevedeva l'astensione. Quelli si fidarono di lui, unico ammesso al cospetto di SuperMario, e dissero Sì al 60%. Poi scoprirono che era una battuta (quella di Draghi): il superministero era mini, per giunta diretto da un renziano per giunta indicato da Grillo; e il Mise, lungi dallo scomparire, passava semplicemente da Patuanelli a Giorgetti, noto ambientalista padano (vedi trivelle, Tav, Terzo Valico e altro colate di cemento).

Molti iscritti gabbati chiesero di rivotare, ma furono narcotizzati con altre supercazzole: "i ragazzi del 2009", "la sonda Perseverance atterra su Marte e la Perseveranza atterra alla Camera", "i Grillini non sono più marziani". E il loro "portavoce" andarono al patibolo formando la corda al boia e dandogli pure la mancia. Donarono sangue e organi all'ex Dracula, che li liquidò con quattro perline colorate (Esteri, Agricoltura, Giovani, Rapporti col Parlamento), trattandoli peggio dei partiti con metà o un quarto dei seggi. I parlamentari coerenti col giuramento fatto agli elettori "mai con B" votarono contro o si astennero, ma, anziché essere rispettati come minoranza interna, furono espulsi da chi era andato al governo con B. (già "testa d'asfalto", "psiconano", "psicope-donano"), col Matteo maior (già "pugnaltore dell'Italia da mandare a lavorare a calci" e col Matteo minor (già "ebetino" e "minorato morale"). "Belin", ridacchiò il comico, "è il mondo alla rovescia! È come se Ario, Lutero e fra' Dolcino avessero scomunicato il Papa! Lo dicevo io che ne resterà uno solo: io!". Applausi. *The end.*





il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

VENERDÌ 19 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 42 - 1.50 euro*



www.ilgiornale.it
02 77324971 | 02 77324971

GRILLINI AL CAPOLINEA

DAI 5 STELLE ALLE STALLE

Espulsi i 15 senatori che non hanno votato la fiducia al governo. Altri 16 deputati dicono no al governo. Il Movimento non esiste più: scissione Draghi contro la burocrazia: semplificazione e giusto processo

I VERI DISSIDENTI SONO I GOVERNISTI

di Francesco Maria Del Vigo

I Cinque Stelle si sono autoeliminati. Le ventiquattrore tra il 17 e il 18 febbraio vanno segnate sul calendario della politica italiana. Non solo per la fiducia a Mario Draghi, ma anche per l'implosione dei grillini. Plastica. Evidente. In diretta tv. I 15 senatori e i 16 deputati che non hanno votato la fiducia al governo Draghi, hanno innanzitutto sfiduciato Crimi, Grillo, Di Maio e tutti i vertici del Movimento. Che hanno immediatamente provveduto ad espellerli. Tagliandosi fuori loro stessi dal gruppo. Perché forse bisognerebbe cambiare il punto di vista, indossare un altro paio di occhiali: cosa c'entra un Movimento pauperista, anticapitalista, allergico alla finanza, intollerante alle grandi opere, filo cinese e antieuropeista con l'esecutivo di Mario Draghi? Niente.

I Cinque Stelle sono quelli che chiamavano prenditori gli imprenditori, che demonizzavano i vaccini, che teorizzavano la decrescita felice e che volevano portare in tribunale per i guai di Mps tale Mario Draghi, davanti al quale oggi si sdilinquiscono in pelosi salamecchi. E, da questa angolarata, gli espulsi sono i 69 senatori e i 153 deputati che hanno deciso di appoggiare il nuovo governo, che è esattamente l'antitesi del grillismo per come è nato e per come ce lo hanno raccontato in tutti questi anni. Sono loro che hanno lasciato il Movimento, non viceversa. Sono i becchini - teleguidati - che hanno seppellito definitivamente le stelle di Casaleggio. Dunque ha perfettamente ragione l'ex ministro e neo pasionaria Barbara Lezzi a protestare e candidarsi per il direttorio del Movimento. La stessa Lezzi che, non dimentichiamolo, sosteneva che a Taranto si potessero tranquillamente sostituire gli impianti dell'Ilva con la mitilicoltura, cioè l'allevamento di cozze: apoteosi del pensiero economico pentastellato. È cento volte più grillina lei del Beppe Grillo che marcia su Roma per costringere i suoi a votare Draghi. Non è un caso che tutti i sondaggi convergono sul fatto che un elettore dei Cinque Stelle su due non abbia fiducia in SuperMario. Ed è normale: perché è tristemente intuibile che un deputato appoggi qualunque esecutivo per non perdere poltrona, stipendi e prebende, ma per quale motivo un elettore dovrebbe seguirli in questo peregrinare sbandato da un governo all'altro nella totale contraddizione di se stessi? Il Movimento era già spaccato da mesi e la scissione, tra quelli che continuano ad essere devoti al credo del Vaffa e quelli che si sono convertiti alle buone maniere da damigella vittoriana, era inevitabile. Due anime incompatibili, che hanno convissuto - fino a ieri - solo perché tengono famiglia. Grillo, da vero guito, nel giorno del funerale della sua creatura politica, fa il pesce in barile e svicola con una delle sue uscite surreali: «Ora i grillini non sono più marziani». Ma sarebbe più corretto dire che i grillini non sono più grillini. Ed è una buona notizia. Ma forse anche Beppe Grillo, quello che ha dato il nome alla ditta, dovrebbe iniziare a porsi qualche problema di identità.

L'OLIMPIONICO È ANCORA SQUALIFICATO

Schwazer assolto dopo 5 anni «Niente doping, fu incastrato»

Luca Fazzo e Pier Augusto Stagi a pagina 18



LUNGA MARCIA PER LA VERITÀ Alex Schwazer, 36 anni

Così chi deve controllare non ha più credibilità

di Benny Casadei Lucchi a pagina 18

di Giuseppe Marino e Augusto Minzolini

■ Espulsi i quindici senatori del Movimento 5 Stelle che non hanno votato la fiducia al governo Draghi. E ora tremano anche i dissidenti alla Camera. La Lezzi rilancia: mi candido per il direttorio. E intanto Draghi annuncia di voler mettere mano alla giustizia e alla troppa burocrazia.

con Di Sanzo alle pagine 2-3

FUORI DAL CORO

Niente cultura, poco coraggio. Così SuperMario cede agli zombie

di Vittorio Sgarbi

IL RETROSCENA

L'incognita Salvini Ma Giorgetti fa da «garante»

di Adalberto Signore

a pagina 7

I NUOVI EQUILIBRI

Lo spazio al centro che fa gola a Renzi e divide i moderati

di Vittorio Macioce

Tutti i partiti politici si ritrovano a fare i conti con la variabile Draghi. È arrivato e ha mischiato le carte, spiazzando e dividendo. Quella che sta per cominciare è una nuova stagione politica e vanno ridefiniti gli equilibri. L'onda ha spezzato il vascello dei Cinque Stelle, un colpo lungo la linea di galleggiamento. I danni sono evidenti. Il maremoto non riguarda però solo i grillini. Il Pd prima o poi dovrà interrogarsi sul suo futuro e non è detto che questa classe dirigente arrivi fino alle prossime elezioni. L'altra (...)

segue a pagina 8

« Illustre presidente, le parlerò con i versi di Kavafis: "Cosa aspettiamo qui riuniti? Oggi devono arrivare i barbari. E perché i deputati non si muovono? Cosa aspettano per legiferare? Oggi arrivano i barbari. Che leggi possono fare i deputati? Venendo i barbari le faranno loro. Perché il presidente si è alzato di buon'ora e sta alla porta grande della città, in attesa? E che arrivano i barbari con il loro capo; anzi, è già pronta la pergamena con gli incarichi e gli onori. Perché i nostri due ambasciatori stamane sono usciti in toga rossa ricamata e portano bracciali con ametiste e anelli con smeraldi? Oggi arrivano i barbari e queste cose ai barbari fan colpo. E perché i relatori non sono qui, come sempre, a parlare, a esprimere pareri? Oggi arrivano i barbari e non vogliono sentire tante chiacchiere. Perché ora sono tutti nervosi (i volti si fanno scuri)? Perché si vuotano le strade e ognuno torna a casa? Perché è già notte, e i barbari non vengono. È arrivato qualcuno dalla frontiera a dire che di barbari non ce ne sono più. Come faremo adesso (...)



segue a pagina 3

LA STIMA DEI DANNI DEL COVID. OGGI I NUOVI COLORI

Venti milioni di anni di vita persi

di Daniele Abbiati

Si sono messi lì con la calcolatrice, una dose da cavallo di pazienza e una montagna di dati. Hanno sommato, moltiplicato e diviso. L'unica operazione che non hanno potuto fare è quella più difficile, anzi impossibile, in casi come questi, perché si parla di morti. Al Center for Research (...)

segue a pagina 13

L'INCHIESTA CHE SCUOTE LA FRANCIA. E IN ITALIA...

Via l'islamo-sinistra dagli atenei

di Marco Gervasoni

Il nuovo ministro dell'Università, Cristina Messa, vuole rilucere e non apparire una scartina come quasi tutti i suoi predecessori? Si ispiri al suo collega inglese del governo di Boris Johnson, scelto per quanto le compete di arrestare la deriva estremista, che ormai sta prendendo piede pure (...)

segue a pagina 14

L'IMPRESA DELLA NASA

Lo sbarco di Perseverance: cartoline da Marte alle «origini» della vita

Grossi a pagina 19

IL GIORNO

VENERDÌ 19 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

L'intervista, «altri due anni con le mascherine»

La virologa Gismondo: «Covid, battaglia lunga ma basta col lockdown»

Sandro Neri a pagina 9



Pavia, voleva lasciarlo

Uccisa in casa Confessa il convivente

Zanette a pagina 18

ristora
INSTANT DRINKS

Vaccini, i Nas in Veneto e da Arcuri

Cantone (procuratore di Perugia) indaga sul mercato parallelo: acquisiti documenti presso il commissario e gli uffici di Zaia
I colori delle regioni: Emilia verso l'arancione, Umbria e Abruzzo a rischio rosso, stabili Marche, Toscana e Lombardia

Servizi
da pag. 8 a pag. 11

Il Movimento spaccato

**Terremoto M5s
Ma le scosse colpiscono il Pd**

Pierfrancesco De Robertis

La scissione grillina più volte evocata stavolta c'è sul serio, e porta un elemento di chiarezza nel quadro politico in rapidissima evoluzione. Inutile ormai ironizzare sulle giravolte di un partito nato come antisistema e che invece si è fatto esso stesso sistema, un po' perché le giravolte da ricordare sarebbero troppe un po' perché le giravolte ultimamente non sono sole quelle grilline. Concentriamoci invece sulle conseguenze di questo piccolo terremoto, che, come dice un proverbio francese, «rimette la chiesa al centro del villaggio» facendo scomparire l'anomalia di un partito post-ideologico al 33 per cento, così forte da scardinare lo stesso impianto bipolarista del nostro assetto istituzionale.

Continua a pagina 3

**LA CAMERA VOTA LA FIDUCIA A DRAGHI: 535 SÌ, 56 NO E 5 ASTENUTI
GRILLINI, È SCISSIONE: TRENTA ESPULSI, DI BATTISTA CHIAMA I DISSIDENTI**



**UN VAFFA
A GRILLO**

Barbara
Lezzi,
48 anni

Servizi da pagina 2 a pagina 6

DALLE CITTÀ

Milano

**Varianti inglesi e sudafricana
Doppio contagio negli asili de Vega**

Ballatore, Bonezzi nelle Cronache

Milano

Dehors "liberi" ma più attenzione alle aree storiche

Mingoia nelle Cronache

Tavazzano

Sindacalisti investiti durante il sit-in

D'Elia nelle Cronache



Il tribunale di Bolzano scagiona Schwazer

**Rovinato dalle accuse
Ma lui non era dopato**

Franci a pagina 12



Il pugno duro di Bergoglio su Enzo Bianchi

**La Chiesa si ferma a Bose
L'ex priore resiste al Papa**

Scaraffia a pagina 15



Patrizio Roversi, testimonial di CAMPA, per rappresentare efficacemente lo spirito mutualistico come scelta di valore nella tutela delle spese mediche, per famiglie e aziende.

SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO

CAMPA

Mutua Sanitaria Integrativa



Domani su Alias

CHICK COREA, IL JAZZ INTERROTTO Si è chiuso il 9 febbraio il cerchio di vita gioiosa di uno dei più importanti jazzisti del '900, pioniere della fusion



Culture

PIERRE BOURDIEU Il secondo volume dei corsi al Collège de France sullo Stato tenuti tra il 1990 e il 1992

Roberto Ciccarelli pagina 10



Visioni

CINEMA Ancora nessuna riapertura all'orizzonte, mentre i ristoranti non fanno differenze fra realtà diverse

Giovanna Branca, Cristina Piccino pagina 12

il manifesto quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

VENERDI 19 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 42

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IERI INCONTRO CON GLI OPERAI DI NAPOLI AL MISE. OGGI IL TAVOLO SU TARANTO

Whirlpool e Ilva, tocca a Giorgetti

A sorpresa il neo ministro leghista Giancarlo Giorgetti decide di incontrare una delegazione di rappresentanti dei 140 lavoratori della Whirlpool partiti alle 6 di mattina in treno regionale da Napoli per la prima manifestazione sindacale dell'era Draghi. La richiesta è riaprire

la trattativa con la multinazionale americana che ha chiuso lo stabilimento a novembre ed è pronta licenziare i 357 operai che vogliono continuare a costruire lavatrici di cui c'è grande domanda nel mondo. Giorgetti ha promesso di «interloquire» con la multinazionale.

Oggi invece tavolo su Arcelor Mittal dopo la sentenza del Tar che impone lo spegnimento dell'area a caldo di Taranto perché continua ad inquinare. Come tutti i neo ministri, Giorgetti inizia pro operai. Ma gli altri poi hanno fatto gli interessi delle aziende. FRANCHI A PAGINA 5

INPS: I DUE VOLTI DELLA CRISI DEL LAVORO Crollo precari, più contratti stabili

A novembre 664 mila posti di lavoro in meno rispetto al 2019. Crescono di 243. mila i contratti stabili, anche per effetto del blocco dei licenzia-

menti e per l'estensione della cassa integrazione. Per quest'ultima fino a gennaio 4,2 miliardi di ore riconosciute PIERRO PAGINA 5

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



Il Movimento 5 stelle in ebollizione. Crimi annuncia l'espulsione dei 16 senatori che hanno votato no al governo Draghi. Anche alla camera alto il dissenso con i vertici grillini. Di Battista: ora c'è un'opposizione da costruire. La fiducia al premier con 535 sì pagine 2,3

Una manifestazione dei 5 stelle con Grillo nel 2016 foto Arisa

- all'interno Lombardia Al Welfare salta un'altra testa, il dg Trivelli FRANCESCO DEL VECCHIO PAGINA 7 Covid Brasile in tilt, muore anche l'ultimo dei Juma BILOTTA, FANTI PAGINA 8 Nucleare Europa e Stati uniti dettano le condizioni all'Iran CHIARA CRUCIATI PAGINA 9

Il mondo e Supermario Il fragoroso silenzio su Giulio Regeni ALBERTO NEGRI Visto da Draghi il mondo è vicino e lontano allo stesso tempo. Molto vicino a Berlino, alla Bce di Francoforte e alla Merkel che insieme alla Francia, sono l'ancoraggio, parecchio traballante in verità, di questa Italia a due sole velocità. segue a pagina 9

PARLA DOMENICO DE MASI «Ecco come Draghi ha addomesticato Grillo» Il sociologo che ha studiato il Movimento 5 Stelle dall'interno considera il nuovo presidente del consiglio «un neoliberalista» che ha placato Grillo con un ministero, quello per la transizione ecologica, per di più «dato a un non-grillino». E dice che per reggere il M5S deve affidarsi al triumvirato Conte-Di Maio-Di Battista. SANTORO A PAGINA 8



Premier e riforme Bisogna esserci, ma pesano i troppi «non detto» MASSIMO VILLONE Cosa non dice Draghi? Nel voto di fiducia la dissidenza è stata contenuta. Pensavo e penso che nel contesto dato chiamarsi pregiudizialmente fuori è un errore. Bisogna esserci e dare battaglia. Ma c'è un detto e un non detto. segue a pagina 2

Il governo di tutti L'ambivalenza del nuovo esempio di cesarismo LORIS CARUSO Il governo Draghi è un caso di 'cesarismo', cioè di sostanziale delega della decisione politica a una sola persona. Con una maggioranza come quella che lo sostiene, l'unico modo di governare sarà demandare ogni decisione importante al presidente del Consiglio e al suo staff. segue a pagina 15

La partita del governo La crisi viene da destra, ma può essere una sfida ALDO CARRA Aveva affrontato bene la pandemia, conquistato risorse per un nuovo sviluppo, tentava di rendere durevole un'alleanza nata per caso, aveva conquistato una leadership fuori dalle vecchie logiche del partito. Un pericolo pubblico si aggirava a Palazzo Chigi. segue a pagina 15

10219 Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Bim/CRM/232103 9 7710225 213000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE N° 48
PREZZI IN ARROTONDAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 2001 L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 19 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDICIA E PRODDA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO", EURO 1,20

La missione Nasa Il laboratorio su Marte un altro passo verso lo sbarco dell'uomo

Massimo Capaccioli a pag. 38



La sentenza Schwazer innocente il campione incastrato dalla lobby del doping

Michela Allegrì ed Emiliano Bernardini a pag. 11



Il caso Australia QUALCUNO FERMI L'ARROGANZA DI FACEBOOK

Carlo Nordio
Se dalla Cina è piombata l'anno scorso una pandemia che ha rivoluzionato il nostro modo di vivere, ora dall'Australia arriva una controversia che rischia di sovvertire, o comunque di mutare profondamente, il sistema di comunicazione. Naturalmente si tratta di un problema di minor gravità e impatto sociale. Tuttavia, tenuto conto dell'importanza delle notizie nell'attuale sistema globalizzato, esso può degenerare, se non viene risolto presto, in un'intollerabile confusione. I fatti sono questi. Il governo di Canberra ha imposto alle piattaforme digitali l'obbligo di pagare gli editori per la condivisione di notizie pubblicate. Un provvedimento nuovo ma giusto, visto che i costi sono sostenuti da questi ultimi, mentre quelle ne traggono vantaggi gratuiti. Google ha cercato e trovato un accordo con Murdoch e i suoi giornali. Facebook, al contrario, ha annunciato la rapsodia: ha bloccato la condivisione di link e di news per gli utenti e per le pagine del Paese. Poco male, si direbbe. E invece no. Perché il divieto riguarda anche le notizie di interesse pubblico: segnalazioni di incendi, di focolai di covid, di disastri naturali ecc. Tutte pagine di cui vigili del fuoco, servizi medici e meteo d'emergenza si servivano per comunicare notizie rilevanti. L'azienda di Mark Zuckerberg si è giustificata sostenendo che l'imposizione dei compensi era illegittima, che il suo guadagno sulle "notizie" captate dai giornali era minimo.

Continua a pag. 39

Draghi, 5Stelle a pezzi

►Votano contro la fiducia 32 grillini, espulsioni di massa. Scissione vicina
Il premier: «Ridurre la burocrazia, favorisce la corruzione. Lotta alle mafie»

VOCI DAL SUD: L'EX MINISTRO E IL SINDACO

«In Calabria legalità indispensabile ma non sia una scusa per non fare»

«A Casal di Principe clan sconfitti ma al Nord il doppio delle risorse»

Gentili, Menna, Pirone e servizi da pag. 2 a 5

Marco Esposito e Nando Santonastaso alle pagg. 6 e 7 con Mariagiovanna Capone e Marilicia Salvia

Il retroscena

Grillo dice addio a Casaleggio
«Un ruolo a Conte»

Emilio Pucci

Grillo punta sull'ex premier Conte per salvare un Movimento che rischia di andare alle prossime amministrative molto al di sotto del 10%. E dice addio a Casaleggio.

A pag. 3

Prenotato 1 su 6 I professori di Napoli snobbano il vaccino

Ettore Mautone

Scuole e vaccini: procedono a rilento, a Napoli e in Campania, le prenotazioni di docenti e personale tecnico e amministrativo, alle 18 di ieri erano solo 23mila. Docenti e personale tecnico e amministrativo sono candidati al vaccino AstraZeneca stoccato già in 100 mila dosi nei frigoriferi dei punti vaccinali della Campania, ma finora indicato fino ai 55 anni di età, che diventeranno 65 alla luce della circolare emendata dall'Alfa.

In Cronaca

Europa League Sconfitta a Granada (2-0). Pagato caro il black out del primo tempo



Napoli al tappeto ma non è finita

Ciriello, Majorano, Taormina, Trieste e Ventre da pag. 16 a 19



Il punto
IL PREZZO DEGLI INFORTUNI
OSIMHEN SI DEVE SVEGLIARE

Francesco De Luca a pag. 39

Il piano del governo Immunizzati si accelera 20 milioni entro giugno

Marco Conti
Mauro Evangelisti

L'obiettivo è di arrivare a venti milioni di vaccinati entro giugno, su una popolazione di aventi diritto di cinquanta milioni. Accelerare la campagna di vaccinazione è il primo obiettivo del nuovo esecutivo presieduto da Draghi che preme su Bruxelles per avere più dosi mentre prepara i grandi spazi (case, campi da gioco, fiere) dove procedere alle vaccinazioni. Da aprile proflessi di massa: «Non rifiutate AstraZeneca, il siero funziona».

A pag. 8

L'intervista per il Mattino

«Cutolo, io l'ultimo a parlargli ammise l'omicidio di Salvia»

Antonio Mattone

Per parlare con me, Raffaele Cutolo ha dovuto rinunciare ad un colloquio con i familiari. Infatti i condannati al regime del 41 bis possono avere solo un incontro al mese. Alla fine per la prima volta, ammisse di essere stato lui l'artefice della morte di Salvia (vicidirettore del carcere di Poggioreale), dopo averlo negato. A pag. 13

Di Caterino e Fusco a pag. 12

1982, il primo corteo IL BOSS CHE FECE SBOCCIARE LA LOTTA CONTRO LA CAMORRA

Pietro Perone

Tanto effertato, quanto potente. Ma se un "merito" Raffaele Cutolo l'ha avuto, è stato quello di aver suscitato la prima, grande ribellione contro le mafie. A pag. 13

OFFERTE VALIDE DAL 19 FEBBRAIO ALL'1 MARZO

2 PEZZI 1,25 INVECE DI € 2,50	2 PEZZI 1,39 INVECE DI € 2,78	2 PEZZI 14,90 INVECE DI € 29,80

PRENDI E RADDOPPIA
UNO LO PAGHI L'ALTRO È GRATIS





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 143-N° 48 ITALIA
Sped. in A.P. 1833/2003 con L.4320/04 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE



Venerdì 19 Febbraio 2021 • S. Cor

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Resta la squalifica Schwazer assolto
Il giudice: niente doping manipolati i campioni
«Fatemi andare a Tokyo»
Allegri e Bernardini a pag. 11



Europa League
Dzeko rientra e segna al 5'
tutto facile a Braga: 0-2
La Roma verso gli ottavi
Pari Milan e il Napoli va ko
Angeloni e Trani nello Sport



Il Messaggero Casa
BENVENUTO
messengerocasa.it

I "ladri di notizie"
L'attendismo dell'Europa
e i pericoli per l'informazione

Carlo Norio

Se dalla Cina è piombata l'anno scorso una pandemia che ha rivoluzionato il nostro modo di vivere, ora dall'Australia arriva una controversia che rischia di sovvertire, o comunque di mutare profondamente, il sistema di comunicazione. Naturalmente si tratta di un problema di minor gravità e impatto sociale. Tuttavia, tenuto conto dell'importanza delle notizie nell'attuale sistema globalizzato, esso può degenerare, se non viene risolto presto, in un'intollerabile confusione.

I fatti sono questi. Il governo di Canberra ha imposto alle piattaforme digitali l'obbligo di pagare gli editori per la condivisione di notizie pubblicate. Un provvedimento nuovo ma giusto, visto che i costi sono sostenuti da questi ultimi, mentre quelle ne traggono vantaggi gratuiti. Google ha cercato e trovato un accordo con Murdoch e i suoi giornali. Facebook, al contrario, ha annunciato la rapsodia: ha bloccato la condivisione di link e di news per gli utenti e per le pagine del Paese.

Poco male, si direbbe. E invece no. Perché il divieto riguarda anche le notizie di interesse pubblico: segnalazioni di incendi, di focolai di Covid, di disastri naturali ecc. Tutte pagine di cui vigili del fuoco, servizi medici e meteo d'emergenza si servono per comunicare notizie rilevanti.

Continua a pag. 18

Draghi: «Lotta alla burocrazia, alimenta l'illegalità»

► A Montecitorio fiducia con 535 sì 56 no e 5 astenuti

ROMA La «lotta alla burocrazia» dopo l'impegno per «la guerra alla Pandemia e la ricostruzione del Paese», già agli atti in Senato. Ieri Mario Draghi è intervenuto alla Camera, dove ha ottenuto un'ampia fiducia: 535 sì e 56 no. Servizi da pag. 2 a pag. 7



Il premier Mario Draghi alla Camera (Foto EPA)

Grillo isola Casaleggio: «Torno e decido io»

Alla Camera si sfilano 32 grillini M5S, al via le espulsioni di massa

Diodato Pirone

La scissione è iniziata, la battaglia sul simbolo e il rapporto tra Grillo e Casaleggio sono due fattori da cui dipende l'esistenza di M5S. Dopo il no di 15 senatori grillini a Draghi, ieri è arrivato quello di 32 deputati. A pag. 3 Pucci a pag. 3

Stretta sui colori, Lazio a rischio

► Effetto varianti: ipotesi zona arancione anche per Lombardia, Piemonte, Emilia e Marche Umbria e Abruzzo da rosso. Valle d'Aosta in "bianco". Inchiesta vaccini, blitz dei Nas in Veneto

Turchia, la donna era incinta. Lui voleva incassare l'assicurazione



Un selfie e poi la uccide
Ma l'alibi non regge

Hakan Aysal, 40 anni, e la moglie Semra, 32 Rosana a pag. 10

ROMA Le varianti peggiorano il livello dei contagi, in vista una stretta sui colori delle Regioni. Lazio a rischio. Servizi alle pag. 8 e 9

Facebook si vendica Australia senza social per le emergenze

► Stop alle notizie di servizio: Zuckerberg contro la legge che lo obbligherà a pagare gli editori

Valentina Errante

Il ricatto di Facebook sulle news mette in pericolo l'Australia. Impossibile pubblicare link e condividere pagine, anche quelle di servizio e notizie utili. È la ritorsione dopo la proposta di legge sul pagamento dei contenuti agli editori. A pag. 13

Londra "copia" il tartufo italiano

ROMA Inglese e francesi all'attacco del tartufo italiano. L'intento è quello di coltivarlo, già individuati i terreni. Ottaviano a pag. 16

La missione Nasa
Ora Perseverance è su Marte in cerca di tracce di vita



ROMA Perseverance è su Marte. Il rover della Nasa in cerca di tracce di vita. Ricci Bitti a pag. 10



Alleati di sempre protagonisti del futuro.

cislmedici.org
cislmedici@cisl.it

CAMPAGNA TESSERAMENTO 2021

GEMELLI, IL MEGLIO DELL'INVERNO

Buon giorno, Gemelli! La più bella Luna della stagione invernale, primo quarto, nasce questa sera nel vostro segno, come il primo canto d'amore. Mercurio nel lontano Acquario profuma di mimosa gialla, come in Riviera, Venere e Marte accende i sensi anche alle persone di una certa età. L'attività è al massimo. Saturno: presentatevi con progetti elaborati, proposte concrete. Auguri.

© IPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 19 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il grande progetto

Ravenna, un miliardo per il parco eolico in mare: via nel 2025

Tazzari a pagina 24



In Emilia Romagna

Soldi e tanti testimonial per il turismo

Catapano a pagina 18

ristora
INSTANT DRINKS

Vaccini, i Nas in Veneto e da Arcuri

Cantone (procuratore di Perugia) indaga sul mercato parallelo: acquisiti documenti presso il commissario e gli uffici di Zaia
I colori delle regioni: Emilia verso l'arancione, Umbria e Abruzzo a rischio rosso, stabili Marche, Toscana e Lombardia

Servizi
da p. 8 a p. 11

Il Movimento spaccato

**Terremoto M5s
Ma le scosse colpiscono il Pd**

Pierfrancesco De Robertis

La scissione grillina più volte evocata stavolta c'è sul serio, e porta un elemento di chiarezza nel quadro politico in rapidissima evoluzione. Inutile ormai ironizzare sulle giravolte di un partito nato come antisistema e che invece si è fatto esso stesso sistema, un po' perché le giravolte da ricordare sarebbero troppe un po' perché le giravolte ultimamente non sono sole quelle grilline. Concentriamoci invece sulle conseguenze di questo piccolo terremoto, che, come dice un proverbio francese, «rimette la chiesa al centro del villaggio» facendo scomparire l'anomalia di un partito post-ideologico al 33 per cento, così forte da scardinare lo stesso impianto bipolarista del nostro assetto istituzionale.

Continua a pagina 3

**LA CAMERA VOTA LA FIDUCIA A DRAGHI: 535 SÌ, 56 NO E 5 ASTENUTI
GRILLINI, È SCISSIONE: TRENTA ESPULSI, DI BATTISTA CHIAMA I DISSIDENTI**



**UN VAFFA
A GRILLO**

Barbara
Lezzi,
48 anni

Servizi da pagina 2 a pagina 6

DALLE CITTÀ

Bologna, la diatriba

**Palazzo de' Toschi
Banca di Bologna
porta il Comune
davanti al Tar**

Rosato in Cronaca

Bologna, verso il voto

**Candidato Pd,
Merola insiste:
«Unità su Lepore»**

Orsi in Cronaca

Bologna, il caso

**Incontro fiume
Sinisa-tifosi,
la pace è fatta**

Servizi nel QS



Il tribunale di Bolzano scagiona Schwazer

**Rovinato dalle accuse
Ma lui non era dopato**

Franci a pagina 12



Il pugno duro di Bergoglio su Enzo Bianchi

**La Chiesa si ferma a Bose
L'ex priore resiste al Papa**

Scaraffia a pagina 15



Patrizio Roversi,
testimonial di **CAMPA**,
per rappresentare
efficacemente
lo spirito mutualistico
come scelta di valore
nella tutela delle
spese mediche,
per famiglie e aziende.

SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO

CAMPA

Mutua Sanitaria Integrativa



VENERDI 19 FEBBRAIO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con TV SORRISI E CANZONI* in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno D'OOV - NUMERO 42, 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

L'EX BIMBO PROTAGONISTA DEL FILM DA OSCAR Totò Cascio: «Sto perdendo la vista Sogno un Nuovo Cinema Paradiso»



MENDUNI / PAGINA 13

ARCHIVIALE DAL GIP LE ACCUSE AL MARCIATORE Schwazer, false le prove del doping «Non sono un mostro, ora a Tokyo»



ABBURRA E UN'ANALISI DI ROMAGNOLI / PAGINE 44 E 45

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 14
Economia-Matrimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Programmi-Tv	Pagina 35
Azi	Pagina 36
Sport	Pagina 40

FIDUCIA ALLA CAMERA CON 535 SI

Il premier Draghi debutta al G7: modello Genova per il Recovery

Ottenuta la fiducia anche alla Camera, Mario Draghi ha chiesto ai ministri di non perdere un minuto sul Recovery Plan. I progetti ci sono e gran parte delle risorse sono vincolate dalla stessa Commissione europea. Il problema era e resta l'attuazione. «A Bruxelles non hanno particolare fiducia nella nostra capacità di spendere bene i soldi che ci hanno messo a disposizione», ammette un ministro. Per questo occorrerà replicare il «modello Genova» alla base della ricostruzione in tempi da record di Ponte Morandi. Draghi aveva accennato la questione con discrezione durante le consultazioni, nella replica alla Camera è stato più preciso. Caldo anche il fronte ex Ilva, oggigiorno contro Giorgetti-sindacati.

GIARTICOLI / PAGINA 2 - 9

IN TRE GIORNI L'ASSALTO ALLE PRENOTAZIONI HA ESAURITO I POSTI DISPONIBILI. LA REGIONE: RISPETEREMO L'IMPEGNO DI FINIRE ENTRO MAGGIO

Liguria, disagi e proteste

Cambia il piano sui vaccini

Potenziati gli appuntamenti nell'area di Genova. Ogni settimana 19 mila dosi destinate agli over 80

IL PRIMO TEST

Silvia Pedemonte

Farmacie al debutto, anziani in fila: «Quando tocca a me?»

Code dal mattino nelle farmacie genovesi da ieri abilitate a fissare gli appuntamenti per gli over 80. Tanti gli anziani tra le persone in fila. «Quando tocca a me?».

L'ARTICOLO / PAGINA 19

Una correzione di rotta. Immediata. Per evitare che la vaccinazione degli over 80 in Liguria si trasformasse da esempio positivo a situazione caotica, nel giro di appena tre giorni. Il presidente della Regione e assessore alla Sanità Giovanni Toti ha riunito ieri i vertici di Alisa e delle Asl liguri, di fronte all'ondata di proteste degli anziani che stava inondando le farmacie e i telefoni dei Cup. In mattinata, per alcune ore, i posti prenotabili per il vaccino a Genova risultavano esauriti, con disponibilità solo nell'entroterra. Oppure le date sfioravano ab-

bondantemente il termine di fine maggio per la seconda dose. Meno sentiti i disagi nelle province. La correzione di rotta è arrivata in due passi: aumentare subito le dosi prenotabili sull'area genovese e aumentare la capacità vaccinale degli ospedali, anche quelli che non fanno parte della Asl. E garantire la somministrazione di 19 mila dosi a settimana per gli over 80 e 2 mila per le altre categorie, in modo da assicurare l'offerta del vaccino a tutti entro la fine di maggio.

ROSSIEMANI / PAGINE 2 E 3

LABANCA

Simone Gallotti

Carige scalda i motori: il ritorno in Borsa può avvenire in estate

Il ritorno di Carige in Borsa potrebbe avvenire entro l'estate. Al piano stanno lavorando i legali dello studio Bonelli Erede, incaricato di scrivere il prospetto.

L'ARTICOLO / PAGINA 15

ROLLI



IL COMMENTO

MASSIMILIANO PANARARI / PAGINA 14

LA POLITICA SI SALVA CON POCHI AGGETTIVI

L'ANALISI

MAURO BARBERIS / PAGINA 14

SUPERMARIO ANTIDOTO CONTRO IL POPULISMO



«Usurato al 99% il tirante rotto di ponte Morandi»

I trefoli spezzati del Morandi (foto Sestini). Per i periti solo 5 su 464 non erano corrosi al momento del crollo

INDICE / PAGINA 11

I LAVORI NELLE GALLERIE



Code, cantieri e salti di corsia

In viaggio con i Tir sulla A26 trappola

Restiamo mezz'ora fermi in coda fra i Tir a Pra', sulla A10 all'imbocco della A26. Poi i veicoli si muovono, a passo d'uomo, verso Masone. Ascoltando l'orologio scopriamo che anche dall'altra parte, chi proviene da Arenzano è bloccato in una fila di sei chilometri. Inizia un viaggio verso Ovada fatto di quattro salti di corsia e veicoli, cantieri e Tir a sessanta all'ora.

D'ANNA / PAGINA 11

BUONGIORNO

Premesso che soltanto gli sciocchi non cambiano idea e chiunque può essere appeso a vecchie teorie tradite dalla pratica, e soprattutto che si appropria molto meglio di come si era salpati, premesso tutto questo, laddove si disse «povero paese dove si discute di alleanze... Noi non ci alleiamo con nessuno... non ci alleiamo, la demolizione è cominciata, il mandiamo tutti a casa... sono io il garante contro la scippotizzazione della politica... alleanze è una parola terribile... non faremo mai alleanze, né a destra né a sinistra... non facciamo alleanze, è un principio inderogabile... pensare che faremo alleanze è come pensare che un panda mangi carne cruda, è contro natura... non ci alleiamo, sarà la rete a controllare», ora si dica: Lega Nord, Movimento associativo italiani all'estero, Partito liberale italia-

no, Partito sardo d'azione, Movimento per la sovranità, Partito socialista italiano, Partito democratico, Articolo Uno-Mdp, Possibile, Sinistra italiana, Italia viva, Centro democratico, Centristi per l'Europa, Partito autonomista trentino tirolese, Südtiroler Volkspartei, Patto dei democratici per le riforme, Sicilia futura, Alternativa popolare, Popolo protagonista, Popolari per l'Italia, Fare, Scelta civica, Azione, Più Europa, Noi con l'Italia, Fare, Scelta civica, Direzione Italia, Unione di centro, Cantiere popolare, Cambiamo con Toti, Identità e azione-Popolo e Libertà, Radicali italiani, Partito socialista-Nuovo Psi, Partito pensionati, Alleanza di centro per i territori, Unione sudamericana emigrati italiani (elenco provvisorio e probabilmente incompleto delle alleanze strette da Beppe Grillo). —

Pagine gialle | MATTIA FELTRI



Queen Charlotte BRAND
Omega-3
100% Olio Puro
Di salmone selvaggio rosso del pacifico

Lo trovi in tutte le Farmacie
www.queencharlotte.com

Queen Charlotte BRAND
Omega-3
100% Olio Puro
Di salmone selvaggio rosso del pacifico

Lo trovi in tutte le Farmacie
www.queencharlotte.com



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Le comunicazioni
Cessione del 110% e sconto in fattura, come sarà possibile rimediare agli errori

Plus24
Bond speculativi, aumenta il rischio ma crolla il rendimento



Caracci e Zanardi — a pagina 23

—domani con il quotidiano

DO DE CA 12 MESI COMPENSAZIONE

IL SUPERMERCATO *differente*

dodoc.it

FTSE MIB 22921,83 -1,11% | SPREAD BUND 10Y 100,20 +5,90 | €/€ 1,2084 +0,20% | BRENT DTD 65,97 +1,04% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 28-31

Ambiente, 640 progetti in attesa dell'ok

INFRASTRUTTURE
Ingingo alla Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale

Necessaria una riforma che dia più trasparenza e tempi certi ai procedimenti

Edizione chiusa in redazione alle 22

Il premier Draghi nel suo intervento programmatico ha sottolineato che la trasformazione verde dell'economia dovrà puntare su infrastrutture sostenibili. Ma i numeri della Valutazione di impatto ambientale, snodo nevralgico sulle infrastrutture, descrivono una realtà che non agevola questo percorso: sono 640 i progetti in attesa del disco verde. È valso a poco il forcing della commissione, che dall'inizio dell'anno ha deliberato 47 dossier, praticamente una valutazione al giorno. Un ingorgo ancora più pesante ora

che stanno arrivando i progetti del Recovery Plan, con la Ue che ha fatto capire che l'esame ambientale sarà determinante al fine dell'ammissione dei progetti ai finanziamenti europei. Tre i punti critici della Via: la bassa qualità dei progetti in arrivo, che finisce per penalizzare tutti gli altri; la carenza dei supporti tecnici; e la commissione parallela per i progetti del Piano Klima edel Recovery, mal partita. Serve una riforma che dia tempi certi e trasparenza al lavoro della commissione.

Giorgio Santilli — a pag. 4

INTERVENTO
SERVONO CORREZIONI E PROGETTI FATTI MEGLIO

di Massimo Aicelli — a pag. 4

I PROSSIMI DOSSIER
Legge sulla concorrenza entro maggio: energia, concessioni e digitale

Carmine Fotina — a pag. 2

Draghi: accelerare i processi decisionali. Il ritardo aiuta gli illeciti

IL NUOVO GOVERNO
Alla Camera fiducia a Draghi «Difendersi dalla corruzione, la mafia deprime l'economia»

Combattere la corruzione e le mafie garantendo un processo «giusto e di durata ragionevole» nel rispetto della Costituzione. L'ossatura del programma di governo Draghi l'ha già illustrata al Senato, e ieri alla Camera, in vista del voto di fiducia, ha centrato la sua breve replica sul tema delle semplificazioni, decisive per combattere la corruzione. Il premier ha proposto lo snellimento delle procedure per rendere più efficiente la Pa. Focus anche su concorrenza, Pmi e Made in Italy: «Sostenere l'internazionalizzazione». In serata si della Camera alla fiducia con larghissima maggioranza: 535 sì, 56 no e 5 astenuti.

Fiammeri, Patta, Fotina — a pag. 3



Alla Camera. Il premier Mario Draghi

I FOCUS
Fisco, la sfida per ridurre le tasse sul lavoro

— a pagina 2

Imprese, più tutele contro il dumping

— a pagina 2

VACCINI. VENDUTE AZIONI PER 500 MILIONI

S. BANCEL - MODERNA	98
K. FRAZIER - MERCK	23
A. BOURLA - PFIZER	5,6

Stock options. I CEO delle aziende farmaceutiche che producono vaccini vendono le loro azioni (dati in milioni €)

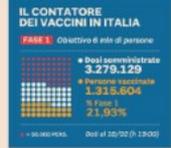
I manager di Big Pharma vanno all'incasso
Andrea Franceschi — a pag. 12

PANORAMA

TENTATA TRUFFA
Procura di Perugia, indagine su fornitura e prezzi dei vaccini

Dopo quella sulle mascherine parte un'altra indagine, questa volta sui vaccini. La procura di Perugia ha dato mandato ai carabinieri del Nis di acquisire alcuni documenti presso la struttura del Commissario straordinario per l'emergenza Covid, Palla e la regione Veneto. In particolare per accertare le modalità di approvvigionamento e i prezzi dei vaccini.

— a pagina 6



ENERGIA
Saipem accelera sul parco eolico da 1 miliardo

Saipem ha annunciato l'avvio dell'iter autorizzativo per un parco eolico al largo del mare Adriatico, il primo al mondo in grado di combinare idrogeno e fotovoltaico, integrando turbine e solare floating. Un progetto da 1 miliardo di euro di investimento per 600 megawatt di capacità.

— a pagina 9

AUTO E FINANZA
Volkswagen, prove tecniche per l'Ipo di Porsche

Annichiarico — a pag. 12

TRADING ONLINE
Caso GameStop al Congresso, Robinhood sotto attacco

Valsania — a pag. 12

ESPLORAZIONE SPAZIALE
Nasa, il rover Perseverance è atterrato su Marte

Rover Perseverance della Nasa è arrivato su Marte. Il rover ha toccato il suolo ed è pronto ad aprire una nuova pagina dell'esplorazione spaziale. Obiettivi: cercare tracce di vita passata e raccogliere i primi campioni del suolo marziano che nel 2021 saranno portati sulla Terra da una scuffetta di missioni nella quale l'Italia ha un ruolo importante.

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA

Effetto Covid sui sequestri, ma i falsi spopolano online

Marta Casadei — a pag. 26

L'ANALISI
Giovani senza lavoro, l'Italia paga i ritardi nella formazione

Fosse un campionato di calcio, l'Italia dei giovani sarebbe in zona retrocessione. Per gli under 25 la disoccupazione è al 29,7%, peggio solo Spagna e Grecia. In quella fascia lavora solo il 16,7% contro il 31,4% della Ue e il 38,2% dell'Ocde.

Poglietti e Tucci — a pag. 5

MILANO
Politecnico, in cinque anni lavora il 98% dei laureati

La specializzazione paga. Secondo un'indagine del Politecnico di Milano, a 5 anni dal titolo il 98% dei suoi laureati magistrali lavora. Il 99% è ingegniera.

Reggino Bruno — a pag. 5

TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

TESTING • ISPEZIONI • CERTIFICAZIONI

settori: industriale, servizi, manifatturiero

prodotti & servizi: sistemi di gestione, persone & imprese, impianti

IMQ group

CSI, TIVITY, MINDRO

imqgroup.eu

La pandemia spinge il debito oltre quota 355% del Pil globale

EFFETTO COVID
Il rosso di Governi, banche, imprese e famiglie è salito di 24 mila miliardi di dollari

Si allunga la lista di record negativi che si lascia dietro la pandemia. Questa volta tocca al debito globale, che lo scorso anno ha superato il 355% del Pil, con un balzo di 359 punti percentuali. Secondo il Global Debt Monitor dell'Institute of International Finance (IIF), che prende in esame i 61 principali Paesi, in valore assoluto il debito di governi, famiglie, banche e aziende è aumentato di 24 mila miliardi di dollari nel 2020, a quota 28 mila miliardi. In un solo anno si è registrato più di un quarto dell'aumento del debito degli ultimi 10 anni: basti pensare che la crescita del debito durante la crisi finanziaria globale del 2008 e del 2009 si era fermata rispettivamente al 10 e 15%. «Garanzie statali e moratorie sul debito sono riuscite a prevenire un'impennata di fallimenti tra le imprese», sottolinea il report, con un calo delle insolvenze «straordinario in molti Paesi europei». **Di Donfrancesco** — a pag. 18

DOPO IL CASO AUSTRALIANO
Google pagherà le notizie. Anche in Italia è in arrivo l'accordo con gli editori

Scontro fra Facebook e il governo australiano. La società ha annunciato il blocco di tutte le informazioni giornalistiche per protesta contro la legge che obbliga le Big Tech a pagare gli editori locali. Google a sua volta ha invece deciso di trattare con le autorità australiane e con gli editori. **Biondi** — a pag. 7

17 milioni
Numero di australiani che da ieri non hanno i servizi news di Facebook

IL CORTOCIRCUITO SVELATO
di Oreste Pollicino

«La decisione di "togliere l'amicizia" all'Australia è arrogante quanto deludente. Sto discutendo con i leader di altri Paesi della questione. Non ci faremo intimidire». Con queste parole il primo ministro australiano Scott Morrison ha replicato a quella che è stata, a sua volta, la controffensiva dei social network. **Continuo a pagina 7**





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

104 anni di storia
www.cioliegidio.it
Instagram Facebook

Venerdì 19 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 49 - € 1,20
Beato Corrado Confalonieri

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 - Abbinamento 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

METTA FINE AL DISASTRO

Appello a Draghi: via Arcuri

Il commissario straordinario ha mentito sui suoi rapporti con gli intermediari indagati

Ma soprattutto ha gestito senza alcuna trasparenza tre miliardi di acquisti fatti

Dalle mascherine fino al gel pagati prezzi incomprensibili usando anche i fondi della Ue

Il Tempo di Osho

Salvini a processo dal gip che violò il lockdown



a pagina 9

Chiusa l'indagine della Corte dei Conti che contesta all'assessore danni per 257mila euro D'Amato ora è nei guai sull'Amazzonia

I 12 medici vaccinati e reinfettati
Parla il virologo Bassetti
«Il rischio c'è, ma basso»

Coletti e Sbraga a pagina 8

... I fondi regionali che dovevano servire a promuovere progetti di solidarietà per la Fondazione Italia-Amazzonia sarebbero serviti a «finanziare illecitamente le attività politiche» dell'associazione Rosso-Verde, di cui Alessio D'Amato «era il principale beneficiario». La Corte dei conti gli contesta un danno da 275mila euro.

Di Corrado a pagina 14

Il Gup sull'incidente a Corso Francia
«Gaia e Camilla erano sulle strisce pedonali»

Ossino a pagina 18

DI FRANCO BECHIS
Quando alla vigilia di Natale Nicola Porro a Quarta Repubblica riuscì a portare Mario Benotti, l'ex giornalista Rai che fece da intermediario per la prima maxi fornitura di mascherine dalla Cina da Domenico Arcuri, mostrò la sola spiegazione ufficiale fornita sulla vicenda dal commissario straordinario alla emergenza sanitaria. (...)

Segue a pagina 3

Il surreale clima della Camera
Al premier applausi a gogò per scansare la paura del voto

DI FRANCESCO STORAGE

In quell'Aula applaudirebbero Mario Draghi anche se rivelasse di chi sono figli. Il personaggio attrae, anche se l'eloquio non è di quelli che ti aspetti da chi si cala nella parte del capo del governo. Ti porta ad anni lontani, quelli del sussurro più che dello slogan. (...)

Segue a pagina 5

La fiducia a Draghi manda in tilt l'M5s
Tra espulsi e ortodossi nasce il contro-Movimento

Martini a pagina 7

Sedicesimi di Europa League
La Roma in Portogallo batte il Braga 2-0
Giovedì gara di ritorno



Austini, Biafora, Carmellini e Zotti alle pagine 26 e 29

la S TORACIATA
I dissidenti grillini dovranno traslocare dalla piattaforma Rousseau ad Amazon

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?
CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI

Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
Nuovo farmaco con formula Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
Più spazio alla vita.
Chiedi consiglio al tuo farmacista

Il diario
di Maurizio Costanzo
Cipri, era in strada a parlare con una persona quando si è avvicinata un'altra persona e ha cominciato a parlare. Dato che quest'ultimo non aveva la mascherina, Cipri lo ha invitato a metterla. Glielo ha detto due volte e, alla seconda, quest'ultimo gli ha tirato un cazzotto in faccia facendogli un occhio nero e dieci giorni di prognosi. A questo signore la mascherina dovrebbe essere messa al cervello. Ma tanto tempo fa. Al di là di tutto: stiamo calmi, la pandemia passerà ma il sistema nervoso di molti rimarrà compromesso.



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus anche per gli spogliatoi degli impianti sportivi

Poggiani a pag. 25

ROC

Concorsi, nella p.a. arriva il responsabile della organizzazione

Oliveri a pag. 35

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Bonus locazioni - La risposta a interpellato sull'occupazione sine titolo

Superbonus - Le risposte su impianti sportivi, fognari e unità indipendenti

Accise - La risoluzione sul mod. F24

IO ONLINE

Sicurezza, al vertice di Monaco Biden tenta di ricucire i rapporti Usa-Ue per rilanciare l'atlantismo in crisi

Tino Oldani a pag. 6

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il manuale del SUPERBONUS

Descrivibile anche sul sito www.classbonusesmi.com

Il socialometro contro l'evasione

Monitoraggio dei social network da parte del fisco francese. Le piattaforme saranno controllate per verificare la congruità delle dichiarazioni dei redditi

Il fisco francese avvia il monitoraggio dei social network per accovare gli evasori. Un decreto pubblicato specifica i termini di applicazione del sistema di monitoraggio dei social network da parte dell'amministrazione fiscale. L'Agenzia delle entrate potrà utilizzare le piattaforme digitali per verificare la congruenza con le dichiarazioni dei redditi presentate dai contribuenti. Questo vale anche per i cittadini che si dichiarano domiciliati all'estero.

Rizzi a pag. 27

SI FARANNO VIVE

Draghi parte bene, ma dovrà dribblare le fazioni

Cacopardo a pag. 4

Comba: il Codice appalti è da gettare. Il sistema va basato sulle direttive Ue



«Il modello Genova per gli appalti così com'è, non è replicabile, va normalizzato». Mario Comba, ordinario di diritto pubblico dell'Università di Torino, presidente della Scr Piemonte spa, la centrale di acquisti della Regione, e dell'EHPPA, la prima associazione che riunisce le centrali pubbliche di acquisto in Europa per il settore sanitario, spiega che per accelerare sulle opere pubbliche il codice appalti va abbandonato e va adottato un sistema che preveda l'applicazione delle aste direttive europee, con l'aggiunta delle norme antimafia e basta. Altrimenti il Paese muore di burocrazia».

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

«Di Conte non rimane nulla: scrive alla Repubblica (soddisfatta) l'editorialista Francesco Merlo. Uomo che il duo Draghi-Mattarella definisce, con grande ingenuità, come «l'elemento centrale e quindi inamovibile dell'alleato di governo da difendere a tutti i costi contro tutti» è evaporato. Appena avvisato per il saggio di premier, il reggente del M5s, Craxi, si era affrettato a dire che Conte sarebbe stato a capo del M5s. Grillo e Di Maio lo hanno ribattuto, per cui Craxi si è sottomesso e ammettuto e sarà sostituito da una direzione collegiale. Conte allora ha risposto sulla candidatura a sindaco di Roma ma Grillo e la Raggi lo hanno spedito a quel paese. Rimando ancora di più i suoi appetiti, Conte si è adattato alla candidatura a deputato nel collegio di Siena abbandonato da Padoa-Schioppa che è diventato presidente dell'Unirevisti. Ma Conte non aveva fatto i conti con i dirigenti Pd di Siena che gli hanno detto che non vogliono tra i piedi del paracadutista raccomandato. Sic transit gloria mundi, così passa la gloria del mondo. In meno di venti giorni. Un meteorite».

CAUSA COVID

Professionisti malati, adempimenti prorogati

Damiani a pag. 24

TENUTA A RISCHIO

Il M5s è consumato da tensioni interne e gelosie

Antonella a pag. 4

GIUNTE E AMMINISTRAZIONI

Renzi e il Pd più lontani, alleanze locali a rischio

Falenti a pag. 9

LE SFIDE DELLA GDO

Pugliese (Conad): anche i super devono essere sostenibili

Secchi a pag. 14

MEDIA

Per Roberto Giacobbo non solo tv e divulgazione

Piazzola a pag. 17

PER TRE ANNI

A Mediaset i diritti Champions in chiaro e streaming

a pag. 17

Nexia Audirevi Audirevi Scuola

2 MODULI 20 ORE 20 CFU

Corsi per Revisori Legali
Accreditati al MEF

1° MODULO - 10 ORE
LA REVISIONE: ASPETTI SIGNIFICATIVI PER LE VERIFICHE DI AUDIT
2 - 9 - 16 - 23 - 30 marzo 2021
dalle 10:00 alle 12:00

2° MODULO - 10 ORE
LA REVISIONE LEGALE NELLE NANO IMPRESE
20 - 27 APRILE 2021 e 4 - 11 - 18 MAGGIO 2021
dalle 10:00 alle 12:00

WEBINAR

RELATORI
Anna Ruggieri
Direttore Tecnico Audirevi S.p.A.
Aldo Ponzi
Director Audirevi S.p.A.

ISCRIVITI
www.audirevi.it

Audirevi Scuola
via Paolo da Cannobio, 33
20122 Milano
+39 0287070700
formazione@audirevi.it

Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «La nuova guida per studi e aziende» a € 8,90 in più; Con «Fisc 2021» a € 9,00 in più; Con «Il dizionario dei bilanci 2021» a € 6,00 in più; Con «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più

LA NAZIONE

VENERDÌ 19 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Prato, insulti a una ragazza di origine brasiliana

«Sono i neri come te a portarci il Covid Ora scendi dal treno»

Natoli a pagina 20



Arezzo, dopo un post on line

«Sparo a scuola» Il tredicenne braccato dall'Fbi

Mannino a pagina 19

ristora
INSTANT DRINKS

Vaccini, i Nas in Veneto e da Arcuri

Cantone (procuratore di Perugia) indaga sul mercato parallelo: acquisiti documenti presso il commissario e gli uffici di Zaia
I colori delle regioni: Emilia verso l'arancione, Umbria e Abruzzo a rischio rosso, stabili Marche, Toscana e Lombardia

Servizi
da p. 8 a p. 11

Il Movimento spaccato

**Terremoto M5s
Ma le scosse colpiscono il Pd**

Pierfrancesco De Robertis

La scissione grillina più volte evocata stavolta c'è sul serio, e porta un elemento di chiarezza nel quadro politico in rapidissima evoluzione. Inutile ormai ironizzare sulle giravolte di un partito nato come antisistema e che invece si è fatto esso stesso sistema, un po' perché le giravolte da ricordare sarebbero troppe un po' perché le giravolte ultimamente non sono sole quelle grilline. Concentriamoci invece sulle conseguenze di questo piccolo terremoto, che, come dice un proverbio francese, «rimette la chiesa al centro del villaggio» facendo scomparire l'anomalia di un partito post-ideologico al 33 per cento, così forte da scardinare lo stesso impianto bipolarista del nostro assetto istituzionale.

Continua a pagina 3

**LA CAMERA VOTA LA FIDUCIA A DRAGHI: 535 SÌ, 56 NO E 5 ASTENUTI
GRILLINI, È SCISSIONE: TRENTA ESPULSI, DI BATTISTA CHIAMA I DISSIDENTI**



**UN VAFFA
A GRILLO**

Barbara
Lezzi,
48 anni

Servizi da pagina 2 a pagina 6

DALLE CITTÀ

L'appello della dem Tania Cintelli

**In Toscana
il Pd e Giani
scelgono le donne**

A pagina 18

Firenze

**«Dammi 600 euro
e ti rendo la bici»
Estorsore a 15 anni**

Spino in Cronaca

Firenze

**Cura antidegrado
da tredici milioni
per la stazione
di S.Maria Novella**

Mugnaini in Cronaca



Il tribunale di Bolzano scagiona Schwazer

**Rovinato dalle accuse
Ma lui non era dopato**

Franci a pagina 12



Il pugno duro di Bergoglio su Enzo Bianchi

**La Chiesa si ferma a Bose
L'ex priore resiste al Papa**

Scaraffia a pagina 15



Patrizio Roversi,
testimone di CAMPA,
per rappresentare
efficacemente
lo spirito mutualistico
come scelta di valore
nella tutela delle
spese mediche,
per famiglie e aziende.

SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO

CAMPA

Mutua Sanitaria Integrativa



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 42

Venerdì 19 febbraio 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

NUOVO PIANO DEL GOVERNO

Vaccini, Draghi accelera

Più dosi, centri e militari per immunizzare entro giugno metà degli italiani. L'obiettivo: salvare il turismo
L'epidemia non si ferma, la variante inglese individuata ormai in un caso su tre. Cresce l'indice Rt

Fiducia alla Camera con 535 sì. Altri 30 ribelli, terremoto nel M5S

Metà degli italiani vaccinati entro l'estate è l'obiettivo del piano allo studio del governo per garantire un balzo del Pil anche attraverso il turismo. La variante inglese dilaga: ce l'ha un positivo su tre. Emilia Romagna, Molise e Campania oggi potrebbero diventare arancioni.

di **Bocci, Ciriaco, Conte Cuzzocrea, Guerrera, Lauria Lopapa, Patucchi, Petrini Pucciarelli, Vitale e Zinitti**
● da pagina 2 a pagina 11

L'analisi

Il virus sul tavolo del G7

di **Marta Dassù**

Mario Draghi sarà certamente più a suo agio al tavolo virtuale del G7 di quanto sia stato nel suo esordio da premier al Senato. Il foro delle grandi economie mondiali lo frequenta da un paio di decenni; il Senato da un paio di giorni. Gli esecuti del Draghi-pensiero ricordano la presentazione di un suo rapporto sulla trasparenza dei mercati finanziari al G7 di Washington.

● a pagina 27

Fisco

Tassati ma felici Pregi e difetti del modello danese

di **Tonia Mastrobuoni**
● a pagina 10

Rientro in classe per tutti il 6 settembre

A scuola fino al 30 giugno Così sarà la Maturità

La scuola aperta fino al 30 giugno e l'esame di Maturità al via ugualmente a metà mese. È il piano del ministro all'Istruzione Patrizio Bianchi per recuperare il tempo perduto. A cui si aggiunge, dopo le vacanze estive, il ritorno in classe anticipato di una settimana, il 6 settembre. L'esame di Stato potrebbe svolgersi con un solo studente alla volta presente in aula, contro i contagli.

di **Corrado Zunino** ● a pagina 4
con un servizio di **Ilaria Venturi**

Il racconto

Quegli amori che resistono al lockdown

di **Cristina Nadotti**
● a pagina 21

Doping, assolto Alex Schwazer



▲ Il marciatore Alex Schwazer, 36 anni

“Via dall'inferno dopo 5 anni Ora datemi le Olimpiadi”

di **Fabio Tonacci**
● alle pagine 34 e 35

Economia

Per Alitalia torna in pista Lufthansa

di **Lucio Cillis**

C'è un nuovo piano per salvare Alitalia. Il governo Draghi sta valutando le possibili soluzioni per tenere in piedi il progetto, riducendo al minimo i disagi per i dipendenti e cercando da un lato di accontentare Bruxelles che chiede “discontinuità” tra vecchia e nuova società; dall'altro, provando a mettere la nuova compagnia su un percorso sicuro e duraturo. Per Alitalia sarebbe pronto un progetto di rilancio da condividere con Lufthansa.

● a pagina 22

“Pagate le news” Ma Facebook sfida l'Australia

di **Raffaella Menichini**

Prove tecniche di guerriglia in Australia tra grandi editori e grandi piattaforme digitali. Il teatro dello scontro sembra lontano ma il terreno è globale. Facebook ha cancellato dai feed degli australiani tutti i link dei media australiani: giornali, tv, siti sono spariti dalle bacheche e con essi anche i post pubblicati in passato.

● a pagina 15 con un servizio di **Aldo Fontanarosa**

Domani

Robinson e in regalo un libro di Eco

I servizi
● alle pagine 29, 30 e 31

I CLASSICI PER RAGAZZI
IL PRIMO VOLUME
LE AVVENTURE
DI PINOCCHIO
È IN EDICOLA
A SOLI €6,90
GRUPPO MONDADORI

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Soci: Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ

Covid L'allarme dei medici in Piemonte "Picco di casi nei bimbi dai 6 ai 10 anni"

PAOLO RUSSO - P. 10

Segre Insulti alla senatrice l'odio contagia più del virus

ELENA LOEWENTHAL - P. 11



Cinema Paradiso Il piccolo Totò dall'Oscar alla lotta contro la cecità

MARCO MENDUNI - P. 15



LA STAMPA

VENERDÌ 19 FEBBRAIO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 49 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

FIDUCIA ANCHE ALLA CAMERA CON 535 SÌ, ESECUTIVO AL LAVORO: SI PARTE DA FONDI EUROPEI, PANDEMIA E LICENZIAMENTI

Draghi: modello Genova per il Recovery

Oggi il premier debutta al G7. Grillini lacerati, 15 espulsioni. Meloni: "Senza di noi saremmo la Corea"

IL COMMENTO

LA SCOMMESSA SULLA GIUSTIZIA

MARCELLO SORGI

Chi si aspettava dalla nascita del governo Draghi conseguenze sull'intero panorama politico, forse non avrebbe immaginato che arrivasse così presto: in pratica nel giorno in cui, dopo la seconda, larghissima fiducia della Camera, l'esecutivo prende il largo. Con un programma che, nella replica di fronte ai deputati, il presidente del Consiglio ha precisato molto chiaramente. Mario Draghi ha in mente di affrontare a passo di carica le tre emergenze, sull'onda delle quali l'esecutivo è nato.

CONTINUA A PAGINA 23

L'ANALISI

MARIO E BIDEN ASSE SUI DIRITTI

ALBERTO SIMONI

Non avrà bisogno di presentazioni Mario Draghi quando oggi comparirà sullo schermo per la video-conferenza con gli altri leader del G7, convocata da Boris Johnson, per dare una scossa alla cooperazione globale in tema di vaccini e di contrasto alla pandemia. Il presidente del Consiglio riceverà il tradizionale benvenuto dai veterani (cappugiati dalla longeva Merkel) del consenso più esclusivo, ma non gli servirà qualche "Virgilio" per muoversi fra le maglie intricate della politica globale.

CONTINUA A PAGINA 23

ALESSANDRO BARBERA

La libertà di dileguarsi nei momenti meno utili dei cerimoniali del potere non l'ha più. Mario Draghi ieri è rimasto inchiodato nell'aula di Montecitorio 12 ore. Oggi l'agenda è poco meno implacabile. Alle 11 la Corte dei Conti per l'inaugurazione dell'anno giudiziario, nel pomeriggio un collegamento zoom con i sei capi di Stato più influenti della terra in una riunione informale del G7. - P. 9 SERVIZIO - PP. 2-9

IL LAVORO

COME PROTEGGERE CHI PERDE IL POSTO

ELSA FORNERO

Nel suo discorso programmatico al Parlamento, Draghi non ha menzionato la riforma del mercato del lavoro. Probabilmente è una precisa scelta. - P. 23

LE DISEGUAGLIANZE

QUATTRO PILASTRI PER UN PROGRAMMA

VERONICA DE ROMANIS

Chi aveva visto nel nuovo esecutivo continuità con il Conte due - perché 8 ministri sono stati riconfermati - dovrà ricredersi. Il metodo Draghi sarà diverso. - P. 20

L'INTERVISTA

Bersani: "Con Pd e M5S nuovo progetto politico"

FRANCESCO SCHIANCHI - P. 7



FRANCESCO SCHIANCHI

L'AZZURRO DELLA MARCIA ASSOLTO DAL TRIBUNALE DI BOLZANO

Doping, Schwazer vittima di un complotto: "Ora datemi le Olimpiadi"



ILLUSTR. PUGLIA; GETTY IMAGES/FOHAA/ ALBERTO ABBUDDA - PP. 12-13

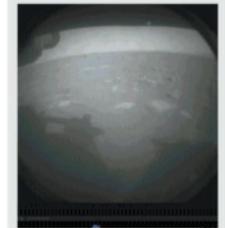
ALEX, IL PIÙ FORTE DI TUTTI CHE FA PAURA COME PANTANI

GABRIELE ROMAGNOLI

Alex Schwazer è un caso. Umano, sportivo, giuridico. Un dilemma morale e perfino di carattere teologico: se il peccato originale può essere redento dal "secondo Adamo" perché al nuovo Alex non è stata concessa una seconda occasione? - P. 13

IL PIANETA ROSSO

Atterra Perseverance ecco le foto di Marte



BP

ANTONIO LO CAMPO

È arrivato puntuale, con un atterraggio, o meglio un «ammartaggio» preciso, alle 21.55 ora italiana. Il rover della Nasa «Perseverance» è sceso con regolarità nel cratere Jazero e pochi minuti dopo ha già inviato le prime foto. Sono immagini in bianco e nero, ancora un po' sfocate, di una delle 23 fotocamere a bordo. Sono solo le prime delle migliaia che il rover dovrà inviare nei prossimi anni di esplorazione del Pianeta Rosso a caccia di forme di vita. «Base Jazero, «Perseverance» è atterrato», ha annunciato trionfalmente poco prima delle 22 italiane uno degli ingegneri della Nasa. - P. 15

BUONGIORNO

Premesso che soltanto gli sciocchi non cambiano idea e chiunque può essere appeso a vecchie teorie tradite dalla pratica, e soprattutto che si appropria molto meglio di come si era salpati, premesso tutto questo, laddove si disse «povero paese dove si discute di alleanze... Noi non ci alleiamo con nessuno... non ci alleiamo, la demolizione è cominciata, li mandiamo tutti a casa... sono io il garante contro la scippotizzazione della politica... alleanze è una parola terribile... non faremo mai alleanze, né a destra né a sinistra... non facciamo alleanze, è un principio inderogabile... pensare che faremo alleanze è come pensare che un panda mangi carne cruda, è contro natura... non ci alleiamo, sarà la rete a controllare», ora si dica: Lega Nord, Movimento associativo italiani all'estero, Partito liberale italiano, Partito

sardo d'azione, Movimento per la sovranità, Partito socialista italiano, Partito democratico, Articolo Uno-Mdp, Possibile, Sinistra italiana, Italia viva, Centro democratico, Centristi per l'Europa, Partito autonomista trentino tirolese, Südtiroler Volkspartei, Patto dei democratici per le riforme-Sicilia futura, Alternativa popolare, Popolo protagonista, Popolari per l'Italia, Moderati, Forza Italia, Azione, Più Europa, Noi con l'Italia, Fare, Scelta civica, Direzione Italia, Unione di centro, Cantiere popolare, Cambiamo con Toti, Identità e azione, Popolo e Libertà, Radicali italiani, Partito socialista-Nuovo Psi, Partito pensionati, Alleanza di centro per i territori, Unione sudamericana emigrati italiani (elenco provvisorio e probabilmente incompleto delle alleanze strette da Beppe Grillo).

Pagine gialle

MATTIA FELTRI

Dall'autore di La società signorile di massa

Luca Ricolfi La notte delle ninfee

Come si malgoverna un'epidemia

La nave di Tesoro

4 edizioni 30.000 copie





BORSA -1,11% 1€ = \$1,2084

BORSE ESTERE	Euro-Barline	0,8054
Dow Jones	Euro-Yen	127,89
Nasdaq	Euro-Fr.Sv.	1,0829
S&P 500	Euro-Yuan	7,8172
Hsi	INDICAMENTI	
Francoforta	Bp. 10 Y.	0,6460
Zurigo	Bond 10 Y.	-0,2460
Parigi	FUTURE	
London	Euro-Btp.	101,89
VALUTE	Euro-Doll.	171,28
Euro-Dollaro	Ftse Mib.	22,940

Saipem mira a finanziamenti europei per il maxi-piano green nel Mar Adriatico

Si tratta di un distretto energetico integrato che sorgerà nell'offshore di Ravenna. Le trivelle invece restano ferme
Zoppo a pagina 10

Della Valle: con i giovani per la nuova era di Tod's

Da Draghi alla ripresa, dalla Cina al digitale: parla l'imprenditore Palazzi in MF Fashion

Anno XXXI n. 035
Venerdì 19 Febbraio 2021

€2,00 *Classificatori*



Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €2,00 (€1,00 + €1,00). Con MF Magazine for Living n. 51 a €2,00 (€1,00 + €1,00). Con MF Magazine for Sport n. 44 a €2,00 (€1,00 + €1,00). Spedizioni in A.P. art. 1,11, 4804/030 Milano - I.C.T. 045 - Dkr - 4/01/1994 P.23

TLC LUNEDÌ CDA STRAORDINARIO PER DECIDERE SE ESPRIMERE CONSIGLIERI NEL GRUPPO

Cdp vuole contare in Tim

*Pressing M5S sui vertici della Cassa perché faccia pesare il suo 10% nell'azienda
Dietro la mossa c'è la voglia di bilanciare Vivendi, decisivo il parere di Draghi
Sulla scrivania del premier due decreti cruciali: il salva-Ilva e il salva-imprese*

LE VARIANTI DEL VIRUS PESANO SULLE BORSE: MILANO -1,1%. SPREAD VERSO QUOTA 100

LA STRATEGIA DEL CEO DIESS

Volkswagen studia l'ipo della Porsche per finanziare i piani per l'auto elettrica

BILANCIO 2020

La Bce soffre il dollaro: utili in discesa a 1,6 miliardi

IL BUSINESS DEL CALCIO IN TV

Mediaset prende i diritti streaming per la Champions e sfida Sky sulla pay



68 ANNI DI ECCELLENZA MADE IN ITALY

Dalla tradizione all'innovazione con articoli tecnici di qualità e lunga durata

La mission di ISOPREN è quella di realizzare articoli tecnici destinati prevalentemente al Business to Business. Produciamo componenti in gomma di alto contenuto tecnologico con mescole elastomeriche di nostra formulazione. Un'ampia gamma di articoli proposti sia in piccoli che grandi lotti.

- GIUNTI DI COMPENSAZIONE
- ANELLI IN GOMMA PER IMPIANTI DI RISALITA
- PISTONI PER POMPE CALCESTRUZZO E PERFORAZIONE
- RIVESTIMENTO CILINDRI E RULLI
- ARTICOLI A DISEGNO

ISOPREN srl
Via A. Merli, 6 - 20095 Cusano Milanino (MI) - Italia - Tel. 02 6193626 - info@isopren.it | www.isopren.it | Processo produttivo degli anelli per impianti a fune certificato da TÜV | Certificata ISO 9001

PER I PORTI ITALIANI FORTI PERDITE NEL 2020

Assoporti, l'associazione nazionale delle port authority italiane, ha pubblicato le statistiche ufficiali sul traffico di merci imbarcate e sbarcate negli scali italiani nell'anno appena trascorso. I numeri dicono che la flessione, in termini di tonnellate movimentate, è stata del 10,7%. Dalle 495.087.932 tonnellate del 2019 alle 441.893.239 del 2020, la differenza in negativo è stata di 53.194.693 tonnellate. Le rinfuse liquide transitate nei porti italiani sono state nell'ultimo anno pari a 156.869.105 tonnellate (-14,1%), 49.247.989 quelle di rinfuse solide (-17,4%), 114.304.778 le tonnellate di merci varie in contenitori (+2,7%), 105.086.682 quelle relative ai carichi rotabili (-10,9%), mentre 16.384.685 sono le «altre merci varie» in break bulk (-29,9%). Per quello che riguarda i traffici containerizzati (espressi in unità di misura dei box) il 2020 si è chiuso con complessivi 10.687.148 Teu (-0,9%), di cui 6.614.306 Teu riconducibili a traffico hinterland e dunque in import-export (-0,8%) e 4.072.842 a transhipment (+14%). In quest'ultimo caso la crescita risulta dovuta alla ripresa dell'attività nel porto di Gioia Tauro che da solo vale 3.193.364 Teu. Il traffico ro-ro, espresso invece in numero di unità (camion o semirimorchi imbarcati e sbarcati) ha chiuso l'esercizio scorso a quota 5.320.692, in lieve flessione (-3%) rispetto ai 5.488.435 Teu del 2019. Venendo infine al traffico passeggeri il consuntivo del 2020 è stato di 32.398.809 unità imbarcate e sbarcate nei porti tricolore, un valore in flessione del 55,9%, trascinato verso il basso in particolare dal settore delle crociere che hanno chiuso l'anno con 641.116 vacanzieri transitati, praticamente niente rispetto agli altri 11 milioni (11.982.267) del 2019. Per quanto riguarda il settore traghetti, nel 2020 i passeggeri movimentati sono stati 9.590.071, il 46,6% in meno, mentre 22.167.622 sono stati i passeggeri «locali», in decremento del 49%. (riproduzione riservata)



Porti: nel 2020 -10,7% merci movimentate, -56% passeggeri

Dati Assoport, stabile volumi con -1% container

Nel 2020 nei porti italiani si sono movimentate 441,88 milioni di tonnellate di merci, in calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni del 2019. Quanto ai volumi, si sono mossi 10,67 milioni di teu (la misura standard dei container), un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di teu dell' anno prima. Sono invece crollati i passeggeri, evidentemente in scia alle restrizioni covid imposte agli spostamenti: nel corso dell' anno sono stati 32,39 milioni, in calo del 56% rispetto ai 73,57 milioni di passeggeri del 2019. E' quanto emerge dalle tabelle pubblicate da **Assoport**, aggiornate al 17 febbraio. Tra i porti con maggiore movimentazioni di merci, quelli sotto l' Autorità del Mar ligure Occidentale, con Genova, Savona e Vado Ligure, hanno visto un calo del 14,5% delle merci movimentate a 57,42 milioni di tonnellate. Mentre gli scali del Mar Adriatico Orientale, con Trieste e Monfalcone, segnano un calo del 13,6% a 57,09 milioni di tonnellate di merci trasportate. Quanto invece al punto con il maggior numero di passeggeri tipicamente, lo Stretto di Messina vede un calo del 52,7% a 13,7 milioni di passeggeri. (ANSA).



Il Secolo XIX

Primo Piano

I dati di Assoport: a livello nazionale i container scendono dell'1% a 10,6 milioni di teu, che però crescono in tonnellaggio

Porti italiani in calo, ma Genova rimane leader

ALBERTO GHIARA

genova I dati di Assoport indicano un forte calo dei traffici nei porti italiani nel 2020, con -10,7% di perdita delle merci movimentate. Il dato è leggermente superiore rispetto al calo del Pil italiano, che secondo le stime dell'Istat nello stesso anno ha perso l'8,8%. Sono le conseguenze della pandemia che ha modificato fortemente le modalità di consumo in tutto il mondo, e quindi i flussi di merce e le rotte delle navi. Andando nel dettaglio delle diverse tipologie di merce, i dati di Assoport rivelano però andamento differenziati. Il sistema portuale della Liguria occidentale (Genova e Savona), a esempio, ha perso nel 2020 il 14,5% delle merci movimentate nel 2019, passando da 67,2 a 57,4 milioni di tonnellate. Nonostante il calo, il sistema si è confermato al primo posto in Italia per volumi. Ad assorbire la maggior parte di questa perdita sono stati i settori delle rinfuse liquide e solide, mentre hanno limitato i danni i contenitori. Il traffico di rinfuse liquide a Genova e Savona è passato da 21,7 a 16,8 milioni di tonnellate (-22,5%), quello delle rinfuse solide da 5,0 a 3,5 milioni di tonnellate (-31,1%). Più contenuta la perdita nei contenitori. In tonnellate sono passati da 25,2 a 24,0 milioni (-4,9%, quasi la metà rispetto alla perdita del Pil italiano), in numero di teu da 2,67 a 2,50 milioni (-6,4%). In linea con l'andamento del traffico complessivo è stato quello dei ro-ro, ossia delle merci che viaggiano su camion all'interno dei traghetti. Il sistema Genova-Savona ha perso il 13,0%, passando da 13,9 a 12,1 milioni di tonnellate. A livello nazionale la perdita delle rinfuse liquide è stata del -14,2 per cento, quella delle rinfuse solide del 17,4 per cento, quella dei ro-ro del 10,9 per cento. Particolare il caso dei contenitori, che sono cresciuti del 2,7 per cento, grazie unicamente alla performance straordinaria del porto di Gioia Tauro (+34,7 per cento, da 28,8 a 38,8 milioni di tonnellate), che veniva da un periodo di crisi e che lo scorso anno ha in parte recuperato il suo ruolo. Il dato totale è di 10,6 milioni di teu, in calo di quasi un punto rispetto al 2019. Se si esclude Gioia Tauro, l'andamento del traffico container degli altri porti italiani è stato del -8,5 per cento, quasi il doppio rispetto alla perdita del solo sistema della Liguria occidentale. Su fronte passeggeri la situazione è ancora più drammatica. Genova ha perso il 66 per cento, passando da 4,5 a 1,5 milioni, con i traghetti passati da 2,5 milioni a 1,3 milioni (-47,0 per cento) e le crociere da 2,0 a 0,2 milioni (-89,8 per cento). Il quadro nazionale non è migliore. I passeggeri (compreso il traffico locale) sono passati da 73,6 milioni a 32,4 (-56 per cento) con i traghetti calati da 18,0 a 9,6 milioni (-46,7) e le crociere precipitate da 12,0 a 0,6 milioni (-94,6 per cento). --



L' economia del mare

Porti, nel 2020 Il Covid taglia container e passeggeri

Nel 2020 nei porti italiani si sono movimentate 441,88 milioni di tonnellate di merci, in calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni del 2019. Quanto ai volumi, si sono mossi 10,67 milioni di teu (la misura standard dei container), un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di teu dell' anno prima. Sono invece crollati i passeggeri, evidentemente in scia alle restrizioni covid imposte agli spostamenti: nel corso dell' anno sono stati 32,39 milioni, in calo del 56% rispetto ai 73,57 milioni di passeggeri del 2019. E' quanto emerge dalle tabelle pubblicate da **Assoport**, aggiornate al 17 febbraio. Tra i porti con maggiore movimentazioni di merci, quelli sotto l' Autorità del Mar ligure Occidentale, con Genova, Savona e Vado Ligure, hanno visto un calo del 14,5% delle merci movimentate a 57,42 milioni di tonnellate. Mentre gli scali del Mar Adriatico Orientale, con Trieste e Monfalcone, segnano un calo del 13,6% a 57,09 milioni di tonnellate di merci trasportate. Quanto invece al punto con il maggior numero di passeggeri tipicamente, lo Stretto di Messina vede un calo del 52,7% a 13,7 milioni di passeggeri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti, nel 2020 crollo passeggeri e merci

GENOVA - Nel 2020 nei porti italiani si sono movimentate 441,88 milioni di tonnellate di merci, in calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni del 2019. Quanto ai volumi, si sono mossi 10,67 milioni di teu (la misura standard dei container), un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di teu dell' anno prima. Sono invece crollati i passeggeri, evidentemente in scia alle restrizioni covid imposte agli spostamenti: nel corso dell' anno sono stati 32,39 milioni, in calo del 56% rispetto ai 73,57 milioni di passeggeri del 2019. È quanto emerge dalle tabelle pubblicate da **Assoporti**, aggiornate al 17 febbraio. Tra i porti con maggiore movimentazioni di merci, quelli sotto l' Autorità del Mar ligure Occidentale, con Genova, Savona e Vado Ligure, hanno visto un calo del 14,5% delle merci movimentate a 57,42 milioni di tonnellate. Mentre gli scali del Mar Adriatico Orientale, con Trieste e Monfalcone, segnano un calo del 13,6% a 57,09 milioni di tonnellate di merci trasportate. Quanto invece al punto con il maggior numero di passeggeri tipicamente, lo Stretto di Messina vede un calo del 52,7% a 13,7 milioni di passeggeri.

4 INFRASTRUTTURE E TRASPORTI **IRPARTICOLGIS** Quotidiano di Sicilia **Qds**

I vertici della Società hanno incontrato i sindacati per fare il punto della situazione. Individuato l'adloc: legare

Aeroporto Catania, passi avanti per privatizzazione Sac

Torna l'intenzione di realizzare un aeroporto che garantisca uno sviluppo continuo. Le parti sociali "trovano costruttive"



Assoporti
Porti nel 2020: crollo passeggeri e merci

Assoporti, l'associazione italiana dei porti, ha pubblicato il rapporto annuale 2020. I dati mostrano un crollo del 56% dei passeggeri e un calo del 10,7% delle merci movimentate nei porti italiani nel 2020 rispetto al 2019. Il volume di merci è passato da 495,08 milioni di tonnellate nel 2019 a 441,88 milioni nel 2020. I passeggeri sono diminuiti da 73,57 milioni nel 2019 a 32,39 milioni nel 2020. Il volume di container è passato da 10,78 milioni di teu nel 2019 a 10,67 milioni nel 2020.

Sicari (Fl): "Ponte sullo Stretto simbolo ripartenza dell'Italia"

Sicari, il sindacato dei lavoratori del settore, ha espresso il suo sostegno al progetto del ponte sullo Stretto di Messina. Il sindacato ritiene che il ponte sia un simbolo della ripartenza dell'Italia e che contribuirà allo sviluppo economico della regione.

Capli, Cisl e Uil a Gaglianico: "Ritorno alla normalità"

Le associazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori hanno concordato un accordo di lavoro a Gaglianico, segnando il ritorno alla normalità dopo le restrizioni covid.

Assoporti: crollo passeggeri e merci

Assoporti ha pubblicato il rapporto annuale 2020, che mostra un crollo del 56% dei passeggeri e un calo del 10,7% delle merci movimentate nei porti italiani nel 2020 rispetto al 2019.

Il lavoro in Sicilia c'è, per i competenti



Il lavoro in Sicilia c'è, per i competenti. Le autorità locali e regionali stanno lavorando per creare nuove opportunità lavorative e attrarre investimenti nel settore produttivo.

REGIONE SICILIANA
La Regione Siciliana ha varato un piano di sviluppo economico che prevede la creazione di nuove imprese e posti di lavoro. Il piano si concentra sui settori della tecnologia, dell'artigianato e del turismo.

COMUNE DI CATANIA
Il Comune di Catania ha avviato un progetto di riqualificazione urbana che prevede la creazione di nuovi spazi pubblici e la ristrutturazione di edifici storici.

COMUNE DI MESSINA
Il Comune di Messina ha varato un piano di sviluppo economico che prevede la creazione di nuove imprese e posti di lavoro. Il piano si concentra sui settori della tecnologia e dell'artigianato.

COMUNE DI PALERMO
Il Comune di Palermo ha avviato un progetto di riqualificazione urbana che prevede la creazione di nuovi spazi pubblici e la ristrutturazione di edifici storici.

COMUNE DI SIRACUSA
Il Comune di Siracusa ha varato un piano di sviluppo economico che prevede la creazione di nuove imprese e posti di lavoro. Il piano si concentra sui settori della tecnologia e dell'artigianato.

COMUNE DI TRAPANI
Il Comune di Trapani ha avviato un progetto di riqualificazione urbana che prevede la creazione di nuovi spazi pubblici e la ristrutturazione di edifici storici.

Assoport: pubblicati i dati statistici dei porti italiani. Disponibili i dati del 2020

(FERPRESS) Roma, 18 FEB **Assoport** ha pubblicato i dati statistici dei porti italiani. Sono stati resi disponibili i dati del 2020. Ai link che seguono troverete le tabelle riferite al 2019 e 2020:



https://www.assoport.it/media/8269/adsp_movimenti_portuali_2019_agg_17febbraio2021.pdf

https://www.assoport.it/media/8270/adsp_movimenti_portuali_2020_agg_17febbraio2021.pdf

Nel 2020 i porti italiani hanno movimentato 441,9 milioni di tonnellate di merci (-10,7%)

Passeggeri dei traghetti in calo del -46,7% e crocieristi del -94,6%. Lo scorso anno il traffico movimentato complessivamente dai porti italiani è diminuito del -10,7% essendo stato pari a 441,9 milioni di tonnellate rispetto - secondo i dati diffusi dall' Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**) - a 495,1 milioni di tonnellate movimentate nel 2019. In tutti i principali segmenti merceologici è stata registrata una flessione dei volumi ad eccezione di quello dei container in cui il traffico è stato di 114,3 milioni di tonnellate, con un aumento del +2,7% sul 2019, rialzo che tuttavia non è tale se il traffico viene conteggiato in termini di contenitori da 20' (teu) movimentati: il totale è stato infatti di quasi 10,7 milioni di teu, con una lieve flessione del -0,9% che è stata generata dal calo del -8,3% dei container in import-export che sono ammontati a 6,6 milioni di teu quasi interamente compensato dall' incremento del +14,0% dei container in trasbordo che si sono attestati a quasi 4,1 milioni di teu. Nel settore delle merci varie, che ha totalizzato 235,8 milioni di tonnellate (-6,7%), oltre ai carichi containerizzati sono state movimentate 105,1 milioni di tonnellate di rotabili (-10,9%) e 16,4 milioni di tonnellate di altre merci (-29,9%). Le rinfuse liquide sono state pari a 156,9 milioni di tonnellate (-14,2%) e quelle solide a 49,2 milioni di tonnellate (-17,4%). La contrazione globale del -10,7% delle merci movimentate nel 2020 dai porti nazionali è stata prodotta dal calo del -14,3% del traffico movimentato dai porti dell' Italia centro-settentrionale, che è stato di 214,0 milioni di tonnellate, e dalla riduzione più contenuta del -7,1% dei volumi movimentati dagli scali portuali dell' Italia centro-meridionale e delle isole maggiori, che si sono attestati a 227,9 milioni di tonnellate.

Relativamente ai porti dell' Italia centro-settentrionale, il traffico movimentato dai porti amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stato di 57,4 milioni di tonnellate (-14,5%), di cui 44,1 milioni di tonnellate movimentate dal porto di Genova (-16,3%) e 13,3 milioni di tonnellate dal porto di Savona-Vado Ligure (-7,7%). Nei porti gestiti dall' **AdSP** del Mar Ligure Orientale il traffico è stato di 16,0 milioni di tonnellate (-15,1%), di cui 13,4 milioni di tonnellate movimentate dal porto di La Spezia (-15,6%) e 2,6 milioni di tonnellate da quello di Marina di Carrara (-12,3%). I porti sotto la giurisdizione dell' **AdSP** del Mar Tirreno Settentrionale hanno movimentato 37,7 milioni di tonnellate (-16,3%), di cui 31,8 milioni di tonnellate movimentate dal porto di Livorno (-13,4%), 3,7 milioni di tonnellate dal porto di Piombino (-32,0%) e 2,2 milioni di tonnellate dai porti dell' Isola d' Elba (-22,8%). Nel porto di Ravenna, che è amministrato dall' **AdSP** del Mare Adriatico Centro Settentrionale, il traffico è stato di 22,4 milioni di tonnellate (-14,7%). Nei porti sotto il controllo dell' **AdSP** del Mare Adriatico Settentrionale il traffico è stato di 23,3 milioni di tonnellate (-11,3%), di cui 22,4 milioni di tonnellate nel porto di Venezia (-10,2%) e 908mila tonnellate in quello di Chioggia (-31,1%). I porti di Trieste e Monfalcone, gestiti dall' **AdSP** del Mare Adriatico Orientale, hanno movimentato un totale di 57,1 milioni di tonnellate (-13,6%), di cui 54,1 milioni di tonnellate nel primo scalo (-12,7%) e 2,9 milioni di tonnellate nel secondo (-28,1%).

Relativamente ai porti dell' Italia centro-meridionale e delle isole, il totale del traffico movimentato dai porti amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale è ammontato a 11,2 milioni di tonnellate (-22,9%), di cui 8,0 milioni di tonnellate nel porto di Civitavecchia (-16,1%), 1,7 milioni di tonnellate nel porto di Fiumicino (-50,0%) e 1,5 milioni di tonnellate in quello di Gaeta (-3,9%). I porti amministrati dall' **AdSP** del Mar Tirreno Centrale hanno movimentato 30,8 milioni di tonnellate (-6,8%), di cui 16,4 milioni di tonnellate nel porto di Napoli (-11,8%) e 14,4 milioni di tonnellate nel porto di Salerno (-0,6%). Nel



Informare

Primo Piano

porto di Gioia Tauro il traffico è cresciuto del +36,3% salendo a 39,7 milioni di tonnellate e nei porti di Crotona e Corigliano Calabro, posti anch' essi sotto la giurisdizione dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro, il traffico è stato rispettivamente di 249mila tonnellate (+5,8%) e 352mila tonnellate (-13,0%). Il traffico negli scali gestiti dall' **AdSP** dello Stretto di Messina è stato di 26,5 milioni di tonnellate (-24,0%), di cui 5,8 milioni di tonnellate nel porto di Messina-Tremestieri (-4,6%), 15,2 milioni di tonnellate nel porto di Milazzo (-16,5%), 4,7 milioni di tonnellate in quello di Villa San Giovanni (-51,6%) e 710mila tonnellate in quello di Reggio Calabria (-2,9%). Nel porto di Taranto, gestito dall' **AdSP** del Mar Ionio, il traffico è stato di 15,8 milioni di tonnellate (-12,9%). I porti pugliesi sotto il controllo dell' **AdSP** del Mare Adriatico Meridionale hanno movimentato 14,1 milioni di tonnellate di merci (-9,0%), di cui 6,7 milioni di tonnellate nel porto di Brindisi (-10,7%), 5,7 milioni di tonnellate in quello di Bari (-7,2%), 719mila tonnellate nel porto di Barletta (-10,7%), 618mila in quello di Manfredonia (+8,7%) e 411mila nel porto di Monopoli (-20,6%). Il traffico attraverso i porti dell' **AdSP** del Mare Adriatico Centrale è ammontato a 9,9 milioni di tonnellate (-16,2%), di cui 8,8 milioni di tonnellate nel porto di Ancona-Falconara (-17,8%) e 1,0 milioni di tonnellate in quello di Ortona (+0,3%). Quanto ai porti siciliani, gli scali gestiti dall' **AdSP** del Mare di Sicilia Occidentale hanno movimentato 8,5 milioni di tonnellate (+2,5%), di cui 7,3 milioni di tonnellate nel porto di Palermo (+26,0%), 636mila tonnellate nel porto di Termini Imerese (-8,3%), 349mila nel porto di Porto Empedocle (-72,7%) e 261mila tonnellate in quello di Trapani (-53,7%), mentre negli scali gestiti dall' **AdSP** del Mare di Sicilia Orientale il traffico è calato del -2,1% a 32,3 milioni di tonnellate, di cui 24,0 milioni di tonnellate nel porto di Augusta (-2,3%) e 8,3 milioni di tonnellate in quello di Catania (-1,5%). I porti sardi amministrati dall' **AdSP** del Mare di Sardegna hanno movimentato 38,4 milioni di tonnellate (-17,1%), con un traffico che a Cagliari-Sarroch è stato di 27,4 milioni di tonnellate (-21,1%), ad Olbia di 5,5 milioni di tonnellate (-1,1%), a Porto Torres di 2,9 milioni di tonnellate (-22,3%), ad Oristano di 1,4 milioni di tonnellate (-7,3%) a Portoscuso-Portovesme di 1,1 milioni di tonnellate (+68,4%), a Golfo Aranci di 116mila tonnellate (-28,2%) e a Santa Teresa di Gallura di 18mila tonnellate (0%). Complessivamente lo scorso anno il traffico dei passeggeri nei porti italiani è diminuito del -56,0% scendendo a 32,4 milioni di persone, di cui 22,2 milioni di passeggeri dei servizi marittimi locali (-49,2%), 9,6 milioni di passeggeri dei traghetti (-46,7%) e 641mila crocieristi (-94,6%). Leggi le notizie in formato Acrobat Reader® . Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail.

Il 2020 anno orribile per i porti italiani, ma non per Gioia Tauro / Le tabelle di Assoport

Genova Nei porti italiani perdono tutti i principali traffici, eccetto uno: quello dei container, l'unico che viaggia in terreno positivo nell'anno della pandemia con 114,3 milioni di tonnellate di merci movimentate (+2,7%). Si tratta però di una crescita a senso unico, trainata dal traffico di transhipment del porto di Gioia Tauro (nella foto), in assoluta controtendenza nel panorama nazionale. Traffico che supera quota 3,2 milioni di Teu nel 2020 (+25% rispetto al 2019). Sono i numeri di **Assoport**, l'associazione dei porti italiani, a mettere a nudo l'impatto del Covid-19 sui traffici in entrata e in uscita dal nostro Paese. Il più colpito è quello passeggeri, praticamente dimezzato nei servizi marittimi (-49,2%, 22,2 milioni di persone) e nei traghetti (-46,7%, 9,6 milioni), azzerato nelle crociere (-94,6%, 641 mila). Dal lato merci varie, la flessione è più contenuta con 235,8 milioni di tonnellate (-6,7%). I rotabili cubano 105,1 milioni di tonnellate (-10,9%) che si aggiungono ai 16,4 milioni di tonnellate di altre merci (-29,9%). Le rinfuse liquide si attestano a 156,9 milioni di tonnellate (-14,2%) e quelle solide a 49,2 milioni di tonnellate (-17,4%). Guardando ai dati di sistema, i porti dell'Italia centro-settentrionale hanno perso il 14,3% del traffico, che è stato di 214 milioni di tonnellate, mentre la riduzione più contenuta del -7,1% si è registrata negli scali portuali dell'Italia centro-meridionale e delle isole maggiori, che si sono attestati a 227,9 milioni di tonnellate. Tutti i porti italiani perdono, chi più e chi meno: Genova (-16,3%, 44,1 milioni di tonnellate mt), La Spezia (-15,6%, 2,6 mt), Livorno (-13,4%, 31,8 mt), Ravenna (-14,7%, 22,4 mt), Venezia (-10,2%, 22,4 mt), Trieste (-12,7, 54,1 mt); Civitavecchia (-16,15, 8 mt), Napoli (-11,8%, 16,4 mt), Brindisi (-10,7%, 6,7 mt), Bari (-7,2%, 5,7 mt), Taranto (-12,9%, 15,8 mt). La maglia nera spetta a Cagliari-Sarroch (-21,7%, 27,4 mt). Solo Salerno chiude con una lieve perdita (-0,6%, 14,4 mt).

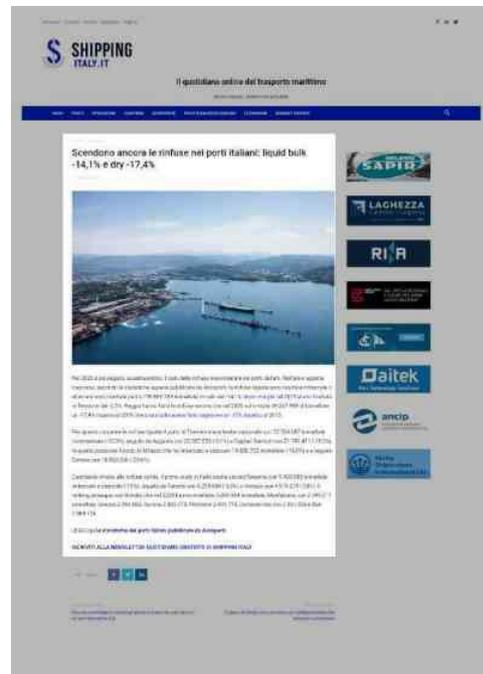


Shipping Italy

Primo Piano

Scendono ancora le rinfuse nei porti italiani: liquid bulk -14,1% e dry -17,4%

Nel 2020 è proseguito, accentuandosi, il calo delle rinfuse movimentate nei porti italiani. Nell'anno appena trascorso, secondo le statistiche appena pubblicate da **Assoport**, le rinfuse liquide sono risultate imbarcate o sbarcate sono risultate pari a 156.869.105 tonnellate, in calo del -14,1%, dopo che già nel 2019 erano risultate in flessione del -2,5%. Peggio hanno fatto le rinfuse secche che nel 2020 sono state 49.247.989 di tonnellate, un -17,4% rispetto al 2019 che a sua volta aveva fatto registrare un -10% rispetto al 2018. Per quanto concerne le rinfuse liquide il porto di Trieste rimane leader nazionale con 37.564.687 tonnellate movimentate (-13,3%), seguito da Augusta con 22.987.553 (-3,1%) e Cagliari Sarroch con 21.701.411 (-19,3%). In quarta posizione il porto di Milazzo che ha imbarcato e sbarcato 14.880.732 tonnellate (-16,6%) e a seguire Genova con 10.803.536 (-29,6%). Guardando invece alle rinfuse solide, il primo scalo in Italia risulta ancora Ravenna con 9.433.803 tonnellate imbarcate e sbarcate (-15%), seguita da Taranto con 8.290.604 (-9,5%) e Venezia con 4.975.274 (-20%). Il ranking prosegue con Brindisi che nel 2020 ha movimentato 3.009.984 tonnellate, Monfalcone con 2.949.211 tonnellate, Genova 2.564.866, Savona 2.483.075, Piombino 2.401.775, Civitavecchia con 2.361.826 e Bari 1.965.124.

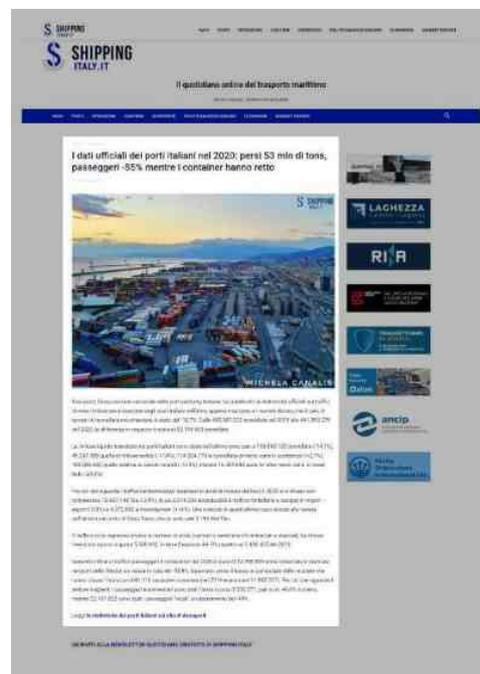


Shipping Italy

Primo Piano

I dati ufficiali dei porti italiani nel 2020: persi 53 mln di tons, passeggeri -55% mentre i container hanno retto

Assoporti, l'associazione nazionale delle port authority italiane, ha pubblicato le statistiche ufficiali sui traffici di merci imbarcate e sbarcate negli scali italiani nell'anno appena trascorso e i numeri dicono che il calo, in termini di tonnellate movimentate, è stato del -10,7%. Dalle 495.087.932 tonnellate del 2019 alle 441.893.239 del 2020, la differenza in negativo è stata di 53.194.693 tonnellate. Le rinfuse liquide transitate nei porti italiani sono state nell'ultimo anno pari a 156.869.105 tonnellate (-14,1%), 49.247.989 quelle di rinfuse solide (-17,4%), 114.304.778 le tonnellate di merci varie in contenitori (+2,7%), 105.086.682 quelle relative ai carichi rotabili (-10,9%), mentre 16.384.685 sono le altre merci varie in break bulk (-29,9%). Per ciò che riguarda i traffici containerizzati (espressi in unità di misura dei box) il 2020 si è chiuso con complessivi 10.687.148 Teu (-0,9%), di cui 6.614.306 riconducibili a traffico hinterland e dunque in import export (-0,8%) e 4.072.842 a transhipment (+14%). Una crescita in quest'ultimo caso dovuta alla ripresa dell'attività nel porto di Gioia Tauro che da solo vale 3.193.364 Teu. Il traffico ro-ro, espresso invece in numero di unità (camion o semirimorchi imbarcati e sbarcati) ha chiuso l'esercizio scorso a quota 5.320.692, in lieve flessione del -3% rispetto ai 5.488.435 del 2019. Venendo infine al traffico passeggeri il consuntivo del 2020 è stato di 32.398.809 unità imbarcate e sbarcate nei porti dello Stivale, un valore in calo del -55,9%, trascinato verso il basso in particolare dalle crociere che hanno chiuso l'anno con 641.116 vacanzieri transitati (nel 2019 erano stati 11.982.267). Per ciò che riguarda il settore traghetti, i passeggeri movimentati sono stati l'anno scorso 9.590.071, pari a un -46,6% in meno, mentre 22.167.622 sono stati i passeggeri locali, un decremento del -49%. Leggi le statistiche dei porti italiani sul sito di **Assoporti**

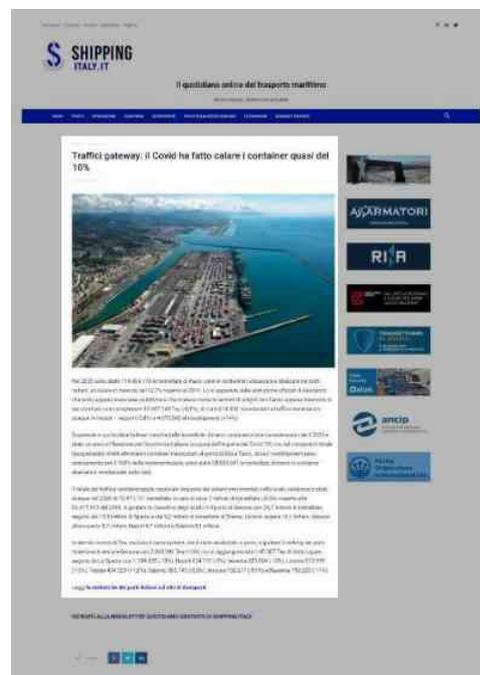


Shipping Italy

Primo Piano

Traffici gateway: il Covid ha fatto calare i container quasi del 10%

Nel 2020 sono state 114.304.778 le tonnellate di merci varie in contenitori imbarcate e sbarcate nei porti italiani, un valore in crescita del +2,7% rispetto al 2019. Lo si apprende dalle statistiche ufficiali di **Assoport** che sono appena state rese pubbliche e che rivelano come in termini di singoli box l'anno appena trascorso si sia concluso con complessivi 10.687.148 Teu (-0,9%), di cui 6.614.306 riconducibili a traffico hinterland e dunque in import export (-0,8%) e 4.072.842 al transhipment (+14%). Sorprende in particolare la lieve crescita delle tonnellate di merci containerizzate considerando che il 2020 è stato un anno di flessione per l'economia italiana (a causa dell'impatto del Covid-19) ma dal consuntivo totale bisognerebbe infatti eliminare i container trasbordati: al porto di Gioia Tauro, dove il transhipment pesa praticamente per il 100% delle movimentazioni, sono state 38.833.647 le tonnellate di merci in container sbarcate e reimbarcate sulle navi. Il totale del traffico containerizzato nazionale depurato dai volumi movimentati nello scalo calabrese è stato dunque nel 2020 di 75.471.131 tonnellate, in calo di circa 7 milioni di tonnellate (-8,5%) rispetto alle 82.477.013 del 2019. A guidare la classifica degli scali c'è il porto di Genova con 24,7 milioni di tonnellate, seguito dai 13,3 milioni di Spezia e dai 9,2 milioni di tonnellate di Trieste. Livorno supera i 9,1 milioni, Venezia sfiora quota 5,7 milioni, Napoli 6,7 milioni e Salerno 5,1 milioni. In termini invece di Teu, escluso il transhipment che è stato analizzato a parte, a guidare il ranking dei porti hinterland è sempre Genova con 2.068.046 Teu (-10%) cui si aggiungono altri 145.087 Teu di Vado Ligure, seguita da La Spezia con 1.104.335 (-13%), Napoli 634.191 (-5%), Venezia 529.064 (-10%), Livorno 513.399 (-15%), Trieste 494.329 (+1,8%), Salerno 365.745 (-8,8%), Ancona 158.677 (-9,9%) e Ravenna 192.523 (-11%). Leggi le statistiche dei porti italiani sul sito di **Assoport**



Porti italiani, nel 2020 in calo le merci movimentate del 10,7% e i passeggeri del 56%

di Redazione Il nuovo bilancio di **Assoporti**: Genova, Savona e Vado Ligure, hanno visto un calo del 14,5% delle merci movimentate. Nel 2020 nei porti italiani si sono movimentate 441,88 milioni di tonnellate di merci, in calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni del 2019. Quanto ai volumi, si sono mossi 10,67 milioni di teu (la misura standard dei container), un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di teu dell'anno prima. Sono invece crollati i passeggeri, evidentemente in scia alle restrizioni covid imposte agli spostamenti: nel corso dell'anno sono stati 32,39 milioni, in calo del 56% rispetto ai 73,57 milioni di passeggeri del 2019. E' quanto emerge dalle tabelle pubblicate da **Assoporti**, aggiornate al 17 febbraio. Tra i porti con maggiore movimentazioni di merci, quelli sotto l'Autorità del Mar ligure Occidentale, con Genova, Savona e Vado Ligure, hanno visto un calo del 14,5% delle merci movimentate a 57,42 milioni di tonnellate. Mentre gli scali del Mar Adriatico Orientale, con Trieste e Monfalcone, segnano un calo del 13,6% a 57,09 milioni di tonnellate di merci trasportate. Quanto invece al punto con il maggior numero di passeggeri, lo Stretto di Messina vede un calo del 52,7% a 13,7 milioni di passeggeri.



I porti italiani perdono il 10%

Movimentati 10,67 milioni di teu, un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di teu dell' anno prima

Genova - Nel 2020 nei porti italiani si sono movimentate 441,88 milioni di tonnellate di merci, in calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni di tonnellate del 2019. Quanto ai volumi, si sono mossi 10,67 milioni di teu, un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di teu dell' anno prima. Sono invece crollati i passeggeri, evidentemente in scia alle restrizioni covid imposte agli spostamenti: nel corso dell' anno sono stati 32,39 milioni, in calo del 56% rispetto ai 73,57 milioni di passeggeri del 2019. È quanto emerge dalle tabelle pubblicate da **Assoport**, aggiornate al 17 febbraio. Tra i porti con maggiore movimentazioni di merci, quelli sotto l' Autorità del Mar ligure Occidentale, con Genova, Savona e Vado Ligure, hanno visto un calo del 14,5% delle merci movimentate a 57,42 milioni di tonnellate. Mentre gli scali del Mar Adriatico Orientale, con Trieste e Monfalcone, segnano un calo del 13,6% a 57,09 milioni di tonnellate di merci trasportate. Quanto invece al punto con il maggior numero di passeggeri tipicamente, lo Stretto di Messina vede un calo del 52,7% a 13,7 milioni di passeggeri.



Transportonline

Primo Piano

Porti: nel 2020 -10,7 per cento di merci movimentate

Dati **Assoporti**, stabile volumi con -1% container. Nel 2020 nei porti italiani si sono movimentate 441,88 milioni di tonnellate di merci, in calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni del 2019. Quanto ai volumi, si sono mossi 10,67 milioni di teu (la misura standard dei container), un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di teu dell'anno prima. Sono invece crollati i passeggeri, evidentemente in scia alle restrizioni covid imposte agli spostamenti: nel corso dell'anno sono stati 32,39 milioni, in calo del 56% rispetto ai 73,57 milioni di passeggeri del 2019. E' quanto emerge dalle tabelle pubblicate da **Assoporti**, aggiornate al 17 febbraio. Tra i porti con maggiore movimentazioni di merci, quelli sotto l'Autorità del Mar ligure Occidentale, con Genova, Savona e Vado Ligure, hanno visto un calo del 14,5% delle merci movimentate a 57,42 milioni di tonnellate. Mentre gli scali del Mar Adriatico Orientale, con Trieste e Monfalcone, segnano un calo del 13,6% a 57,09 milioni di tonnellate di merci trasportate.



Assoporti: nel 2020 calo del -56% di passeggeri movimentati nei porti italiani

Nel 2020 nei porti italiani si sono movimentate 441,88 milioni di tonnellate di merci, in calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni del 2019. Sono invece crollati i passeggeri, evidentemente in scia alle restrizioni covid imposte agli spostamenti: nel corso dell' anno sono stati 32,39 milioni, in calo del 56% rispetto ai 73,57 milioni di passeggeri del 2019. E' quanto emerge dalle tabelle pubblicate da **Assoporti**, aggiornate al 17 febbraio. Quanto invece al punto con il maggior numero di passeggeri tipicamente, lo Stretto di Messina vede un calo del 52,7% a 13,7 milioni di passeggeri.



Assoporti: Rossi a fine corsa, il 26 febbraio scade il mandato da presidente

Tra pochi giorni, il 26 febbraio, scade il mandato di Daniele Rossi alla guida di **Assoporti**. Un mandato che doveva essere di transizione, fare il nuovo statuto, organizzare la struttura associativa in base alle nuove esigenze. Invece le vicende politiche, cambio di governo, emergenza Covid 19, rinnovo presidenti **AdSP**, compreso la sua, lo hanno fatto rimanere alla guida per un mandato pieno. Il presidente Rossi ha affrontato questi due anni difficili cercando di mantenere un ruolo di **Assoporti** nel cluster marittimo portuale. Non è stato possibile far svolgere pienamente il compito che spetta ad **Assoporti**; le difficoltà obiettive, la riduzione delle entrate con un taglio del 50% delle quote associative, non aver potuto rafforzare la squadra con competenze. Ma soprattutto le divisioni presenti nelle associazioni del settore, i cambi ai ministeri, le difficoltà a chiudere la vicenda contrattuale, le divisioni interne su vicenda comunitaria, giustificano le difficoltà incontrate nello svolgere il ruolo di guida e punto di riferimento della associazione delle **AdSP**. Il presidente Rossi ha diretto **Assoporti** in concomitanza con impegni gravosi nel suo porto, Ravenna. In particolare, ha impostato e fatto partire una gara di opere infrastrutturali, di dragaggio forse la più rilevante che in questo momento si sta svolgendo nei portualità italiana e che richiede di essere seguita con attenzione. Filtra, infatti, che ritenga conclusa positivamente la sua esperienza e ruolo in **Assoporti**. A questo punto, come da tradizione, ci sarà una assemblea che, probabilmente, affiderà a dei saggi il compito di individuare disponibilità e candidature. È auspicabile, vista la fase delicata che il settore sta attraversando, che i presidenti sappiano trovare velocemente e senza traumi una nuova presidenza.



Parte dalla Sicilia il nuovo format televisivo "Port to Port"

GAM EDITORI

18 febbraio 2021 - Parte dai Porti di Augusta e Catania, un viaggio attraverso la portualità italiana per raccontarne notizie e curiosità, che attraverso interviste e testimonianze permetteranno ai telespettatori di comprendere meglio la legge del mare, la vita di chi col mare ci lavora e le figure istituzionali che lo governano. Si è girata nei due Porti dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, da alcuni giorni sotto la guida del nuovo Commissario, l' Ing. Alberto Chiovelli, la prima puntata della trasmissione televisiva che andrà in onda su CiboTv. La trasmissione, patrocinata da **Assoporti**, l' associazione dei Porti italiani, è prodotta da Italian Television Network. Le puntate saranno condotte da Roberto Onofri, disc jockey e conduttore televisivo già da tempo impegnato nella promozione dei porti e delle comunità portuali e dalla diciannovenne Martina Sambucini, Miss Italia 2020 al suo primo debutto televisivo. La troupe televisiva, coordinata dal regista Giuseppe Sciacca, ha eseguito le riprese della prima puntata della trasmissione partendo dal Porto di Augusta, per poi proseguire nel Porto di Catania, concludendo con un' intervista al Segretario Generale dell' **AdSP** del Mare di Sicilia Orientale, Comandante Capitano di Vascello Avv. Attilio Montalto, sui numerosi progetti di sviluppo che interessano entrambi i Porti del Sistema del Mare di Sicilia Orientale.



Nel porto di Trieste arriva Seabin

GAM EDITORI

18 febbraio 2021 - Per contribuire a risolvere l' inquinamento dei mari causato dalla plastica, da un paio di anni nel mondo si sta diffondendo una nuova tecnologia, consistente in un cestino galleggiante per la raccolta dell' immondizia flottante. Si chiama Seabin (letteralmente bidone del **mare**) ed è un dispositivo posizionato a filo d' acqua, capace di raccogliere più di 500 kg di rifiuti plastici presenti in **mare** in un anno. Il cestino è efficace soprattutto in aree come i porti, dove si accumulano i detriti, per tale motivo anche l' Autorità di Sistema **Portuale del Mare Adriatico Orientale** ne ha installato uno al Molo fratelli Bandiera. Funzionando in continuo, h24, sette giorni su sette, Seabin darà un valido contributo alla pulizia del **mare** in prossimità della banchina alla radice del molo Fratelli Bandiera, che rappresenta un punto di accumulo dei rifiuti nella cosiddetta "Sacchetta", dove i mezzi nautici operano con difficoltà e, nel caso di accumulo di sporcizia, risulta necessario l' intervento di personale addetto per una loro raccolta manuale. Il cestino, il cui prototipo è nato dall' intuizione di due surfisti australiani, Andrew Turton e Pete Ceglinski, funziona catturando tutto ciò che incontra: risucchia la plastica grazie ad un' aspirazione continua dell' acqua di **mare**, raccogliendo e trattenendo tutti i rifiuti e microrifiuti galleggianti (pezzi di plastica, sacchetti, mozziconi di sigarette, fino alle fibre invisibili a occhio nudo).



Sea Reporter

Trieste

Incontro in Assarmatori tra il presidente Stefano Messina e il dott. Zeno D' Agostino

Roma, 18 febbraio 2021 - Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** - Porti di Trieste e Monfalcone, nonché Amministratore Unico di RAM S.p.A., dott. Zeno D' Agostino , è stato ospite del Presidente Stefano Messina presso la sede romana di Assarmatori. Durante l' incontro, dai toni cordiali, sono stati affrontati diversi argomenti di fondamentale importanza per il settore, tra cui i temi legati alle Autostrade del **Mare**, all' incentivo Marebonus ed al MedAtlantic Ecobonus . A margine dell' incontro, il Presidente Messina ha fatto dono al dott. D' Agostino del tradizionale crest dell' Associazione.

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. The main headline reads: "Incontro in Assarmatori tra il presidente Stefano Messina e il dott. Zeno D' Agostino". Below the headline is a photograph of two men, Stefano Messina and Zeno D' Agostino, standing together. The article text begins with: "Roma, 18 febbraio 2021 - Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Porti di Trieste e Monfalcone, nonché Amministratore Unico di RAM S.p.A., dott. Zeno D' Agostino, è stato ospite del Presidente Stefano Messina presso la sede romana di Assarmatori. Durante l'incontro, dai toni cordiali, sono stati affrontati diversi argomenti di fondamentale importanza per il settore, tra cui i temi legati alle Autostrade del Mare, all'incentivo Marebonus ed al MedAtlantic Ecobonus. A margine dell'incontro, il Presidente Messina ha fatto dono al dott. D' Agostino del tradizionale crest dell' Associazione." The website footer includes "Sea Reporter.it" and a navigation menu with categories like Home, Fatti, Industria & Tecnologia, Shipping, Unione Europea, Ambiente, News, Turismo, Citta, and Foto.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Navi, Mose, turisti Le emergenze della città d' arte sul tavolo di Draghi

Il sindaco Brugnaro attacca l' ex ministra De Micheli e il Pd e chiede "ascolto" al governo: «L' Agenzia data ai romani»

ALBERTO VITUCCI

«Il governo Draghi? Forse adesso avremo più occasioni di essere ascoltati, visto che sono dei tecnici e guardano ai dati. La prima richiesta sarà quella di mettere Venezia e le città d' arte nei ristori. La montagna va bene. Ma noi abbiamo avuti danni enormi dalla mancanza del turismo e siamo sempre stati penalizzati. Adesso ci devono ascoltare». Il sindaco Luigi Brugnaro parla della Tari e delle manovre compensative decise dal Comune per alleviare la crisi dell' economia lagunare. E attacca il governo uscente sulle questioni irrisolte della città. «Non hanno fatto nulla! Anche i nostri parlamentari hanno fatto poco, pochissimo. Non basta dire le cose. Bisogna anche saperle fare, mandarle avanti». Obiettivo, e non è una novità, la ministra Pd delle Infrastrutture Paola De Micheli. Le grandi navi«Tra lei e il ministro dell' Ambiente Costa hanno bloccato tutto», dice Brugnaro a ruota libera, «niente scavi dei canali, niente proposte alternative, niente porti. Avevano promesso che in primavera erano pronte le banchine provvisorie. Chi li ha più visti? De Micheli ha detto che è venuta tre volte a Venezia a vedere. E non ha mai trovato il tempo di incontrare la città! Intanto le navi non arrivano. C' è gente che non prende lo stipendio da un anno». i fondiAltro punto, i finanziamenti. «In Comitato» scandisce Brugnaro, «ci dovevano dare 60 milioni per la città. Sono spariti, dirottati al Provveditorato alle Opere pubbliche. E il senatore Ferrazzi si è anche vantato di questo. A voi daremo quaranta milioni, ha detto la ministra. Ma nessun atto amministrativo è stato fatto. I soldi non li abbiamo ancora». agenzia e commissari«Hanno fatto l' Agenzia e l' hanno consegnata ai romani. Gente che non sa nulla e nemmeno si degna di chiedere. Quando cambiano gli orari dei sollevamenti delle paratoie dovrebbero sapere cosa succede in città. Cambiano gli orari dell' Actv, della pesca, delle navi. il pdObiettivo preferito, il Pd veneziano e i sottosegretari Baretta - suo avversario sconfitto alle ultime elezioni di settembre - e Martella. «Forse sono preoccupati che non faranno più i sottosegretari. Ma le proposte che vengono dal Comune non possono essere sempre ignorate o ridicolizzate. Invece loro ribattono, fanno proposte sempre diverse. Io non sono una macchietta. Avrò un brutto carattere, ma quello che prometto poi lo faccio». mosell sindaco parla anche dello stato dei lavori del **Mose**. «Stamattina sono venute da me le imprese che stanno lavorando ai test per i sollevamenti», racconta, «ebbene non sono pagate da mesi. Tutti promettono, ma i soldi non arrivano. Ma scherziamo? Stiamo parlando di 1500 famiglie. Ecco, a questa gente bisogna dare risposte immediate. Invece vedo in giro tanta boria e poca concretezza». turismoL' assenza dei turisti, secondo Brugnaro, è un danno grave per la città. Ma l' assalto e le masse incontrollate dei turisti che facevano soffrire la città, assicura Brugnaro, non si vedranno più. «Purtroppo la pandemia ci ha consentito di rinviare», dice, «ma stiamo lavorando sulle prenotazioni, sui tornelli, sulla Tassa di accesso. Gli arrivi a Venezia andranno regolati».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Grandi opere e Mose, 2 giorni di convegno degli ingegneri

IL CONVEGNO VENEZIA Due giorni di riflessione su grandi opere, tecnologia, innovazione e Mose. Oggi e domani gli ingegneri offriranno un convegno online organizzato dal Consiglio nazionale, dall'ordine e dal collegio veneziano, oltre alla federazione degli ordini degli ingegneri veneti. Nella giornata di oggi, dopo i saluti del presidente del Consiglio nazionale degli ingegneri Armando Zambrano, i lavori entreranno nel vivo. Esponenti del Governo e di grandi aziende, oltre che associazioni di categoria e forze dell'ordine, affronteranno a partire dalle 15.30 le criticità, la sicurezza e la progettualità di grandi opere e infrastrutture per il rilancio del Paese. A seguire, dalle 17, moderato da Andrea Pancani di La7, sarà trattato anche il tema della semplificazione delle regole grazie agli interventi di esponenti del Governo e studiosi del settore. Particolare attenzione sarà poi destinata al tema della modernizzazione delle infrastrutture come leva di rilancio, ma anche come indirizzo per l'utilizzo dei fondi provenienti dal piano Next Generation EU. Fondi che per il Paese ammontano a 209 miliardi di euro a disposizione per il periodo 2021-26 e che serviranno come investimenti per realizzare o

completare infrastrutture materiali e immateriali. Inevitabile quindi porre un accento anche sull'esigenza di snellire le procedure burocratiche che intasano e rallentano la progettazione e la conclusione delle grandi opere. Parlando di tecnologia e innovazione, relativamente a opere che impattano a livello internazionale, il secondo giorno, domani, sarà riservato al Mose. A partire dalle 10, e fino alle 14, moderati dal direttore de Il Gazzettino Roberto Papetti, esperti affronteranno il tema Mose, prospettive e criticità di una grande opera pubblica italiana. Dopo i saluti istituzionali che vedranno protagonista anche il sindaco Luigi Brugnaro, si entrerà nel vivo del dibattito grazie all'apporto di conoscenza di chi ha lavorato sul grande progetto, ma anche esponenti del mondo della politica nazionale e locale come Paolo Costa, **Cinzia Zincone** ed Elisabetta Spitz. Al centro dei temi ci sarà l'avanzamento dei lavori, il rischio per la laguna, i problemi della gestione e la tutela del patrimonio ambientale, le opere complementari e infine una tavola rotonda sul sistema di gestione del Mose. Essendo un convegno dedicato agli ingegneri sarà visibile esclusivamente agli iscritti, a cui saranno inviati i link per accedere. «Siamo molto contenti perché abbiamo raggiunto 4mila iscrizioni e stiamo esaurendo gli accessi», ha commentato il presidente dell'ordine Mariano Carraro. Tomaso Borzomi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Costa, Palacrociere di Savona a disposizione per le vaccinazioni

da Redazione

L' accordo per contribuire all' accelerazione della campagna vaccinale è stato sottoscritto dalla compagnia con la Asl 2 di Savona e promosso da Regione Liguria con **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Occidentale**, Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Polizia di Frontiera, di U.M.A.A.F. e Comune di Savona. La Asl ha messo in campo un protocollo sanitario specifico per garantire la sicurezza delle operazioni e, inoltre, il terminal era già stato allestito per l' applicazione dei protocolli nei mesi in cui la compagnia è stata operativa per le crociere (da settembre a dicembre 2020). Al Palacrociere è già partita la campagna di vaccinazione per gli over 80 e la compagnia assicura che l' utilizzo del terminal a scopo sanitario non influirà sulla ripresa dell' attività crocieristica , in programma dal 27 marzo con l' ammiraglia Costa Smeralda. I vaccini vengono infatti somministrati dal martedì al venerdì, quando non ci saranno imbarchi, e mai in presenza di navi in porto.



L' intervento

Porti, svolta green ok ma il lavoro è centrale

di Mauro Scognamiglio * C ara Repubblica ho letto con grande attenzione e interesse l' intervista realizzata da Massimo Minella al Presidente di Confitarma Mario Mattioli che affronta tematiche importanti che sicuramente devono essere analizzate ma, nello stesso tempo, inserite con accuratezza nel processo di cambiamento dei porti non solo italiani. La svolta green ? Attenzione perché se davvero ci dovrà essere un radicale rinnovamento nell' impostazione, questo dovrà andare di pari passo la piena tutela occupazionale di chi oggi rende il sistema portuale italiano un motivo di orgoglio ma anche un' eccellenza della nostra nazione. Nel dettaglio i porti liguri rappresentano per numeri, qualità e storia uno splendido punto di partenza per un ragionamento da applicare a tutta Italia. Nessuno vuole chiudere le porte al futuro, siamo consapevoli di quelle che saranno le nuove rotte dell' economia marittima ma è altrettanto vero che non si può pensare di escludere il mondo del lavoro da questa 'rivoluzione'. Sono due le linee guida che devono indirizzare, dal nostro punto di vista, questo progetto: la sicurezza dei lavoratori e la tutela del loro posto di lavoro. Non siamo disponibili a sacrificare il fattore umano in tutte le sue declinazioni, ecco la nostra priorità. Un cambio di passo verso il green può essere ipotizzato soltanto se coniugato con questi fattori. Si parla anche dell' utilizzo della tecnologia per supportare e spingere questa nuova anima green del mondo portuale, nessuno pensi che siano parole sconosciute al mondo sindacale. Oggi il lavoro in **porto** è fatto di competenza, professionalità e passione ma non solo: la formazione sta diventando sempre di più qualcosa di imprescindibile per chi opera all' interno degli scali liguri e italiani. La forza lavoro del **porto** è un valore aggiunto, una risorsa strategica da custodire e valorizzare ulteriormente. La sterzata verso il green in senso ampio, con riferimento anche alle opportunità offerte dalla tecnologia, non deve essere visto - e le organizzazioni sindacali non lo permetteranno - come l' occasione perfetta per togliere occupazione. Noi ci aspettiamo invece l' esatto contrario: si colga questa chance per fare in modo che nascano nuovi posti di lavoro. Ecco la sfida che lanciamo, avere la capacità di investire sull' ambiente per creare opportunità stabili a chi oggi magari incomincia ad affacciarsi nel mondo del lavoro portuale. E credo che meriti grande attenzione anche l' attività dei marittimi, la scuola italiana da decenni plasma figure di primissimo livello: il loro contributo è determinante in un settore come quello dell' economia del mare che sostiene in modo massiccio il Pil dell' Italia. L' ultima riflessione riguarda anche l' articolato composto da centinaia di aziende che danno lavoro a migliaia di persone e sono determinanti affinché il **porto** di **Genova**, ad esempio, sia uno scalo preso a modello da altri competitor nazionali e internazionali. Dai Rimorchiatori genovesi ai piloti, gli ormeggiatori passando per le bettoline, che si occupa del trasporto di merci o liquidi verso navi più grandi, e tutte le altre imprese che sono protagoniste nei servizi marittimo - portuali. Il **porto** è un mosaico complicatissimo ma bellissimo, tutti sono importanti se vogliamo un risultato finale eccellente anche nella nuova generazione green . Segretario Generale FIT Cisl Liguria © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Stampa (ed. Savona)

Genova, Voltri

Cantiere al via entro l'estate. Sarà realizzato anche un sistema di controllo bagagli simile alla tac
Genova, un progetto da 20 milioni per ampliare l'aeroporto Colombo

ALESSANDRA PIERACCI

alessandra pieracci genova E' previsto entro l'estate l'avvio del cantiere per l'ampliamento del terminal dell'aeroporto Cristoforo Colombo, dopo la redazione della progettazione esecutiva che dovrà essere approvata da Enac, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile. «Nonostante il momento difficile per il trasporto aereo, continuiamo a lavorare per garantire alla Liguria un aeroporto sempre più moderno, accogliente ed efficiente» dice il direttore generale dell'aeroporto genovese Piero Righi. Ci si prepara a un futuro di ripresa di traffici e scambi, per non rimanere indietro. E proprio in questi giorni, infatti, dopo tre mesi di lavori, si sta collaudando il nuovo impianto da 3 milioni di euro per lo smistamento e controllo bagagli in stiva, quelli che vengono consegnati al check-in per essere imbarcati sull'aereo. «Questo investimento ci consentirà di garantire la massima sicurezza e operatività anche in occasione dei picchi di traffico che ci aspettiamo una volta superata la pandemia» sottolinea Righi. Le valigie scorrono su ciascuno dei due nuovi nastri da 180 metri dotati di apparecchi tomografici di ultimo standard da 7 tonnellate l'uno: vengono scansionate in altissima definizione e contrasto, con immagini tridimensionali per evidenziare oggetti sospetti. Non solo l'operatore può verificare il contenuto, ma viene avvertito se ci sono sostanze potenzialmente pericolose grazie a un'intelligenza artificiale in grado di rilevarle. Il nuovo impianto, inoltre, velocizza le operazioni perché la portata massima oraria è più che raddoppiata, da 540 a 1.200 colli. L'area di gestione e controllo bagagli si estende su 1.000 mille metri quadri: con l'ampliamento de terminal, l'impianto verrà ulteriormente esteso con il raddoppio delle cosiddette baie di smistamento. C'è anche un contributo di aziende liguri per e predisposizioni impiantistiche: Forza Motrice e Mpm Impianti. Le macchine sono fornite da Smith Detecion e l'impianto da Fives Intralogistics. I lavori per l'ampliamento del terminal sono stati assegnati a dicembre all'Ati (associazione temporanea di imprese) tra il Consorzio Integra e Ceisis. Entrambe le imprese esecutrici (la consorziata C.M.C.I. e Ceisis) sono genovesi. I progettisti incaricati sono Steam, Vmv Ingegneria e Studio Gnudi (anche quest'ultimo basato a Genova). La spesa complessiva per la realizzazione dell'opera sarà di circa 20 milioni di euro, al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d'Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'Aeroporto. Regione Liguria ha stanziato ulteriori 5 milioni di euro, inseriti nel bilancio previsionale approvato prima di Natale, che consentiranno di coprire le spese per investimenti previste nei Piano Aziendale e di non differire, nonostante le ripercussioni della pandemia, i programmi di sviluppo già avviati. L'intervento relativo al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell'edificio esistente, concentrato in particolare sull'area accettazione e imbarchi. Il progetto, curato dallo studio di architettura e ingegneria One Works di Milano, prevedeva appunto anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli in linea con i nuovi requisiti europei di sicurezza. I lavori dovranno finire entro il 2023, ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022, con il raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza, nuove zone commerciali e di ristorazione. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Riviera Airport, scalo commerciale a +10% boom di atterraggi dei jet privati dei vip



Marittimi, ripartono a Genova gli esami per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare

Sono ripartiti da **Genova** gli esami di nuoto e voga propedeutici all'iscrizione dei marittimi nelle matricole della gente di mare. Dopo un'attenta fase organizzativa e nonostante la perdurante chiusura degli impianti sportivi per l'attività dilettantistica, la Capitaneria di **porto** di **Genova** ha, da ieri, ripreso a effettuare le 'prove di nuoto e voga', il cui superamento costituisce elemento preclusivo per l'esercizio della professione marittima. La prova natatoria è stata svolta alla piscina 'La Crocera' di **Genova** Sampierdarena, mentre la voga è stata attestata presso la banchina Cristoforo Colombo del **porto**, grazie alla preziosa collaborazione del Gruppo Antichi Ormeggiatori di **Genova**. La prova di esame costituiva un momento particolarmente atteso dall'utenza marittima, non solo ligure, per le prospettive lavorative e occupazionali conseguenti. L'attività proseguirà con cadenza quindicinale - la prossima sessione è prevista tenersi il prossimo lunedì 1 marzo - con un massimo di 40 candidati, per consentire il pieno rispetto delle norme sanitarie vigenti. Considerate le numerose richieste, gli interessati potranno prendere contatti diretti con gli uffici della Capitaneria di **Porto** di **Genova** - sezione Gente di Mare, per ricevere maggiori informazioni sul calendario e prenotare la propria prova, scrivendo all'indirizzo di posta elettronica: gm.cpgenova@mit.gov.it L'ordine di convocazione dei candidati seguirà esclusivamente quello di ricezione delle domande al predetto indirizzo email.

BizJournal Liguria Privacy Overview

This website uses cookies to improve your experience while you navigate through the website. Out of these, the cookies that are categorized as necessary are stored on your browser as they are essential for the working of basic functionalities of the website.

Consenti

Privacy Overview

This website uses cookies to improve your experience while you navigate through the website. Out of these, the cookies that are categorized as necessary are stored on your browser as they are essential for the working of basic functionalities of the website.

Consenti

Marittimi, ripartono a Genova gli esami per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare

La prossima sessione è prevista tenersi il prossimo lunedì 1 marzo

Solo ripartiti da Genova gli esami di nuoto e voga propedeutici all'iscrizione dei marittimi nelle matricole della gente di mare.

Dopo un'attenta fase organizzativa e nonostante la perdurante chiusura degli impianti sportivi per l'attività dilettantistica, la Capitaneria di porto di Genova ha, da ieri, ripreso a effettuare le "prove di nuoto e voga", il cui superamento costituisce elemento preclusivo per l'esercizio della professione marittima.

La prova natatoria è stata svolta alla piscina "La Crocera" di Genova Sampierdarena, mentre la voga è stata attestata presso la banchina Cristoforo Colombo.

Trava lavoro con CINCO

Ovunque voi siate, noi ci siamo

Il computer, il PC e il tuo smartphone lavorano insieme

UnCredit

Fridays For Future contro la nuova diga foranea: "Costo enorme solo a favore delle multinazionali"

L'associazione bocchia la grande opera per il porto di Genova per l'impatto negativo sull'ambiente e la qualità della vita dei cittadini

Redazione

Genova. A gennaio 2021 è stato presentato dalle istituzioni il progetto della nuova diga foranea di **Genova**, considerandolo come fondamentale per **Genova**, l'Italia e l'Europa e ed è stato avviato il conseguente dibattito pubblico obbligatorio per legge. Gli attivisti di Fridays For Future vogliono porre all'attenzione dei media che il 'dibattito pubblico', così come è stato organizzato, 'non ha permesso un confronto limpido tra i promotori dell'opera e i cittadini, ma fin dall'inizio è stato orientato a valutare quasi solamente aspetti tecnici, tra cui la scelta di far accedere le grandi navi da 400 metri da levante oppure da ponente, tralasciando l'impatto della grande opera sulla città'. 'Inoltre la riduzione della durata del dibattito (solo 20 giorni rispetto ai 120 giorni, quattro mesi, canonici) sta rendendo più difficile ai cittadini informarsi e approfondire l'argomento', aggiungono da FFF. Gli attivisti, dopo uno studio dei documenti e delle possibili varianti, hanno stilato una serie di aspetti fondamentali a cui a loro avviso il progetto dice NO: Dice NO alla sostenibilità ambientale, con giganteschi rilasci di CO2 e di altri gas climalteranti scontrandosi con gli obiettivi condivisi di riduzione del 55% delle emissioni entro il 2030 e del 100% entro il 2050. Dice NO all'eguaglianza, accrescendo potere e guadagni nelle mani di poche grandi compagnie di navigazione, armatori e concessionari delle banchine, mentre tutti gli impatti negativi ricadranno sui cittadini genovesi e non. Dice NO ad una occupazione stabile per i cittadini di **Genova**. A fronte di costi pubblici certi di 1-1,3 miliardi corrispondono forti incertezze di aumento dell'occupazione, nonché l'impatto negativo sulla produzione italiana per via dell'aumento di prodotti importati a basso prezzo dal continente asiatico. Dice NO ad una economia sostenibile, riproponendo un modello globale di crescita a risorse infinite, piuttosto che un cambiamento di stili di vita che comporterà una riduzione dei traffici di merci internazionali, specie sulle lunghe percorrenze. Dice NO alla tutela della salute e della qualità della vita dei cittadini e in particolare degli abitanti dei quartieri più vicini al **porto**. **Genova** da anni supera il limite della media annuale di biossido di azoto e il settore che ne emette maggiori quantità (62%) in atmosfera è quello delle attività marittime. Dice NO alla tutela della biodiversità e delle specie acquatiche per i forti disturbi nel Santuario pelagico internazionale, sia sonori che chimici. Secondo Fridays For Future non ci sono benefici ma perdite. 'Una volta incluse anche le emissioni di CO2, dell'ordine di grandezza di 10 Milioni di tonnellate, conteggiando un valore di 100/tCO2, si è ottenuto un costo aggiuntivo di, come minimo, di 1 Miliaro di Euro, ai quali si aggiungeranno i costi di altre esternalità (inquinamento dell'aria, dell'acqua, rumore, incidenti in fase di realizzazione ecc). Rivedendo le previsioni sui traffici nel caso si mantenga la diga attuale, si ridimensionano molto i Benefici economici prospettati dall'opera', dicono. Fridays For Future conclude bocciando il Progetto della nuova diga foranea di **Genova**. 'L'opera ha degli impatti fortemente negativi sull'ambiente e sulla qualità della vita dei cittadini. Gli stessi importi di finanziamento dovrebbero più utilmente essere impiegati per promuovere attività, imprese, nuova occupazione e servizi per un futuro sostenibile per i cittadini attuali e futuri di **Genova**, della Liguria e dell'Italia'.



Genova24

Genova, Voltri

Capitaneria di porto, ripartono a Genova gli esami di nuoto e voga per marittimi

Gli interessati potranno prendere contatti scrivendo direttamente agli uffici

Redazione

Genova. Dopo un'attenta fase organizzativa e nonostante la perdurante chiusura degli impianti sportivi per l'attività dilettantistica, la Capitaneria di **porto** di **Genova** ha ripreso da ieri a effettuare le prove di nuoto e voga, il cui superamento costituisce elemento preclusivo per l'esercizio della professione marittima. La prova natatoria è stata svolta presso la piscina 'La Crocera' di **Genova** Sampierdarena, mentre la voga è stata attestata presso la banchina Cristoforo Colombo del **porto** di **Genova**, grazie alla preziosa collaborazione del Gruppo Antichi Ormeggiatori di **Genova**. La prova di esame costituiva un momento particolarmente atteso dall'utenza marittima, non solo ligure, per le prospettive lavorative e occupazionali conseguenti. L'attività proseguirà con cadenza quindicinale - la prossima sessione è prevista tenersi il prossimo lunedì 1 marzo - con un massimo di 40 candidati, al fine di consentire il pieno rispetto delle norme sanitarie vigenti. Considerate le numerose richieste, gli interessati potranno prendere contatti diretti con gli uffici della Capitaneria di **Porto** di **Genova** - sezione Gente di Mare, per ricevere maggiori informazioni sul calendario e prenotare la propria prova, scrivendo all'indirizzo di posta elettronica: gm.cpgenova@mit.gov.it L'ordine di convocazione dei candidati seguirà esclusivamente quello di ricezione delle domande al predetto indirizzo email.



Genova, riprendono le prove di esame per marittimi per l' accertamento del nuoto e della voga

Genova, 16 febbraio 2021 - Dopo un lungo periodo di sospensione, che ha interessato tutto il territorio nazionale a causa dell' emergenza sanitaria COVID-19, sono ripartiti da **Genova** gli esami di nuoto e voga propedeutici all' iscrizione dei marittimi nelle matricole della gente di mare. Dopo un' attenta fase organizzativa e nonostante la perdurante chiusura degli impianti sportivi per l' attività dilettantistica, la Capitaneria di **porto** di **Genova** ha, da ieri, ripreso a effettuare le cd. "prove di nuoto e voga", il cui superamento costituisce elemento preclusivo per l' esercizio della professione marittima. La prova natatoria è stata svolta presso la piscina "La Crocera" di **Genova** Sampierdarena, mentre la voga è stata attestata presso la banchina Cristoforo Colombo del **porto** di **Genova**, grazie alla preziosa collaborazione del Gruppo Antichi Ormeggiatori di **Genova**. La prova di esame costituiva un momento particolarmente atteso dall' utenza marittima, non solo ligure, per le prospettive lavorative e occupazionali conseguenti. L' attività proseguirà con cadenza quindicinale - la prossima sessione è prevista tenersi il prossimo lunedì 1 marzo - con un massimo di 40 candidati, al fine di consentire il pieno rispetto delle norme sanitarie vigenti. Considerate le numerose richieste, gli interessati potranno prendere contatti diretti con gli uffici della Capitaneria di **Porto** di **Genova** - sezione Gente di Mare, per ricevere maggiori informazioni sul calendario e prenotare la propria prova, scrivendo all' indirizzo di posta elettronica: gm.cpigenova@mit.gov.it L' ordine di convocazione dei candidati seguirà esclusivamente quello di ricezione delle domande al predetto indirizzo email.



Porto, braccio di ferro in tribunale sui rumori

Foto d'epoca a corredo dell'opposizione all'archiviazione del fascicolo per dimostrare che i palazzi c'erano prima dello scalo

LA SPEZIA Anche foto d'archivio a sostegno di un assunto: al Canaletto sono state prima costruite le case e poi è nato il porto, ergo la tesi della procura sulla 'prevalenza' delle ragioni delle attività commerciali lecite su quelle dei residenti in sofferenza da rumori non dovrebbe costituire elemento dirimente a favore del primo nel braccio di ferro giudiziario prossimo alla svolta. Ne è convinto l'ingegner Vittorio Gasparini, detto spacca-decibel, che rilancia contro i rumori «molesti» provenienti dal porto opponendosi alla richiesta di archiviazione del fascicolo istruito dal pm Monica Burani a seguito del suo esposto e delle successive indagini sul campo svolte da Arpal e Polizia Municipale. Queste, come è noto, avevano concluso che le fonti di disturbo per chi risiede in viale San Bartolomeo sono molteplici e l'impatto globale di esse, a cominciare dal traffico veicolare, supera i valori di legge ma non è possibile portare alla sbarra le attività dello scalo, i cui rumori oscillano comunque a cavallo della soglia di ammissibilità, in assenza di norme ad hoc di riferimento.

Due giorni fa, in udienza, davanti al gip Fabrizio Garofalo chiamato a decidere sulla contesa, gli affondi dell'oppositore, assistito dall'avvocato Valentina Antonini che ha tesaurizzato il supporto del giurista ambientale Marco Grondacci (l'ex assessore comunale all'ambiente che nel 2000 si dimise dall'incarico in polemica col sindaco Giorgio Pagano per il pressing contro il pm Rodolfo Attinà che aveva sequestrato i mezzi scaccatimpani del porto, ritendo l'iniziativa del giudice, tese ad allargare l'orizzonte delle norme da prendere in considerazione ad indicato supporto della sostenibilità in giudizio dell'accusa, ma anche la richiesta di audizione di venti persone direttamente esposte ai rumori del porto e alle prese con problematiche indotte anche di ordine sanitario, con prospettazione della lesione del principio costituzionale del diritto alla salute, asseritamente violato. Obiettivo: dimostrare che al di là dei riferimenti ai 'tetti' amministrativi dei decibel - secondo gli oppositori comunque sforati con riferimento alle indicazioni di soglia date dal Ministero dell'Ambiente con ancoraggio alle norme di scenario non prese a riferimento dalla Procura che ha dedotto l'assenza di reati in mancanza di una disciplina acustica ad hoc sui porti - il criterio di valutazione sul piano della responsabilità penale deve allargarsi al tema della tollerabilità dei rumori. Sul punto sarebbe illuminante una direttiva europea del marzo scorso. Al di là della piega che prenderà la vicenda sul piano processuale, nella contesa si impone l'atto col quale all'inizio del 2019 il Ministero dell'Ambiente richiamava il Comune della Spezia «a porre in essere tutte le azioni di competenza al fine di riportare entro i limiti di legge i superamenti sonora rilevati sul territorio». Basta la barriera fofoassorbente, con inserti vegetali, a limitare i disagi? La relazione della Arpal, quando la barriera era in corso montaggio nel settembre 2019, rilevava che la stessa non arrecava i benefici sperati soprattutto agli ultimi piani dei palazzi e che era «indubbia l'esigenza di programmare dei provvedimenti». Sullo sfondo c'è ora la contestazione dell'assunto investigativo storicamente insostenibile - «gli edifici sono stati costruiti in una zona molto vicina al porto» - là dove lo scalo ha fatto piazza pulita degli stabilimenti balneari. E il fascicolo si è così arricchito anche di foto d'epoca, oltre ai filmati notturni estivi girati dall'ingegner Gasparini con il contadecibel in mano la cui



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

lancetta, al suono delle frenate dei locomotori, si impennava sul sottofondo del 'concerto' dei generatori elettrici delle navi che, complice l' apertura delle finestre per fronteggiare il caldo, gli impedivano di chiudere occhio. Corrado Ricci.

Citta della Spezia

La Spezia

Affidata per 25mila euro la manutenzione per un anno delle piante della barriera anti rumore

La Spezia - L' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure orientale ha deliberato l' affidamento del servizio di manutenzione sino alla fine dell' anno del verde verticale della barriera fonoassorbente che divide il porto dalla città lungo Viale San Bartolomeo. La cura delle piante è stata appaltata alla Ditta Peverelli di Fino Mornasco, in provincia di Como, per l' importo totale di 24.789,5 euro, oltre Iva. Giovedì 18 febbraio 2021 alle 18:15:13 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.



Nuovi corpi morti per ancorare le navi da crociera

Di fronte al Molo Garibaldi saranno immersi blocchi di calcestruzzo, che si sommeranno alle due ancore spek già presenti, per consentire l' ancoraggio quando il doppio accosto porta una nave con la prua fuori banchina.

La Spezia - Non sono bastate le 15 tonnellate di acciaio posate sul fondale di fronte al Molo Garibaldi sotto forma di due ancora spek. Per l' ormeggio delle navi da crociera con la prua che sporge oltre la fine della banchina sarà necessario collocare sul fondale altre tonnellate di corpi morti, questa volta sotto forma di blocchi di calcestruzzo. Nel corso del collaudo effettuato dall' **Autorità di sistema portuale**, infatti, è risultato evidente che non è stato raggiunto il valore di progetto del dispositivo di ancoraggio previsto dalle stime elaborate sulla base delle indicazioni delle compagnie di navigazione. Quando avviene il doppio accosto lungo il Molo Garibaldi, infatti, è possibile che la prua della nave più esterna superi in lunghezza il molo anche di più di 80 metri e con condizioni di vento o di onda particolari si rende necessario un **sistema** di ancoraggio suppletivo. Inizialmente era stata ipotizzata la costruzione di un "finger" e poi di quello che gli addetti ai lavori chiamano "dolphin" (leggi qui). Nella primavera del 2020, durante un tavolo tecnico convocato presso l' Adsp, alla presenza della Capitaneria di porto e dei servizi tecnico/nautici, era stata richiesta l' implementazione di un dispositivo di ancoraggio suppletivo a mare da affiancare ai tradizionali ancoraggi di banchina. Nei giorni precedenti, infatti, si era verificato un doppio accosto sul lato Ovest del Garibaldi con la sporgenza di una di circa 90 metri oltre la sommità del molo. In seguito all' esito del collaudo gli uffici tecnici di Via del Molo ritengono di dover rinforzare i corpi morti per consentire la tenuta dell' ancoraggio alle sollecitazioni previste nelle risultanze della modellazione di calcolo a cura della compagnia di navigazione, con riferimento al layout di progetto condiviso con la Capitaneria di porto, in presenza di vento di 30 nodi agente in direzione ortogonale alla superficie di esposizione della nave. Giovedì 18 febbraio 2021 alle 21:21:29 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



Laghezza: «A Spezia da molti anni non si fa un metro di banchina»

Forte calo del traffico merci nel porto della Spezia nel 2020 (-15,6% rispetto al 2019)- «Risultati attesi che risentono del Covid» ha commentato Alessandro Laghezza, presidente gruppo Laghezza spa e Confetra Liguria per Corriere marittimo - «Siamo nella stagione del rinnovamento in porto, ci deve essere la partenza agli investimenti, non possiamo aspettare oltre».

Lucia Nappi LA SPEZIA - Forte calo del traffico merci nel porto della Spezia con 13,4 milioni di tonnellate una flessione del -15,6% rispetto al 2019. Il dato in perdita è maggiore principalmente nei primi tre trimestri dell'anno con cali rispettivamente del -13,4%, -26,6% e -11,7% sui corrispondenti periodi del 2019, contrazione che si è attenuata nell'ultimo trimestre del 2020 nel corso del quale sono state movimentate circa 3,3 milioni di tonnellate di carichi (-9,4%). Alessandro Laghezza, presidente del gruppo Laghezza SpA e presidente di Confetra Liguria, sentito da Corriere marittimo, ha commentato i dati, aprendo un focus sulle prospettive del porto e del comparto logistico nei prossimi anni e sullo sviluppo del prossimo ventennio. «Erano risultati attesi che risentono del Covid» - ha sottolineato Laghezza - il porto di La Spezia ha avuto risultati leggermente peggiori rispetto ad altri porti essendo uno scalo di export e non di transhipment. Penalizzato dai blanksailing e dalle rotazioni delle navi, non vedo motivazioni particolari. Risultati in linea con i principali porti "in e out" d'Italia, forse un po' peggiore». I dati 2020 mostrano sofferenza nel settore container, con 1,17 milioni di teu (-16,7%). Dove il terminal LSCT del gruppo Contship Italia ha movimentato 1,08 milioni di teu (-17,0%), mentre il Terminal del Golfo del gruppo Tarros ha movimentato 93 mila teu (-11,7%). Oltre alla pandemia ci sono altri motivi ai quali è imputabile il calo del traffico containerizzato?

«Nel calo del terminal Contship non c'è nulla di riferibile alla questione societaria o all'andamento di Contship, casomai è tutto riferibile alla situazione del 2020. E' necessario che il porto si presenti al dopo Covid rapidamente, con investimenti che da troppi anni sono attesi, opere che devono essere realizzate. Con la ripresa dei traffici, dobbiamo presentarci a queste sfide con banchine adeguate è giunto il momento di sviluppare un piano di investimenti». L'istituzione della ZLS a Spezia potrà dare quell'impatto positivo, a cui si fa riferimento, alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina? «Se è esclusivamente una forma di semplificazione procedurale, molto poco. Se invece ci sarà una leva di tipo fiscale che favorisca gli insediamenti nel porto e nel retroporto, allora potrà avere una valenza che potrebbe coniugarsi con quello che noi da anni sosteniamo, il riconoscimento giuridico di status di Interporto al retroporto di Santo Stefano. Da uno status di Interporto e da una ZLS a valenza fiscale, può partire un vero sviluppo agli elementi logistici, che già ci sono, ma può diventare fattore di attrattiva molto importante». Nella pianificazione nazionale (PNRR) che troverà finanziamento nel Recovery Fund - Next generation EU, con quali progetti rientra il porto e l'area logistica di Spezia? «Rilevante è l'elettrificazione delle banchine, molto importante per la sostenibilità del traffico crocieristico che ha bisogno di diventare compatibile e sostenibile con la città». Riguardo al completamento e raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, la Pontremolese? «Manca purtroppo, anche per la natura di questo piano, un'opera a lunga gittata come la Pontremolese, opera che rilancerebbe Spezia portandola all'attenzione della portualità e della logistica italiana. Questa opera non trova finanziamento nel Recovery plan e neppure nella pianificazione del governo, se non nelle tratte in pianura. Siamo fermi e questo ci penalizza in maniera forte. L'opera viene sbadierata dalla politica come imminente, da realizzarsi, hanno nominato un commissario, ma tutti sappiamo che senza la galleria di Valico diventa una linea ferroviaria che verrà rafforzata, ma il binario unico sulla Galleria di Valico la renderà sempre una linea di secondaria



Corriere Marittimo

La Spezia

importanza, rispetto a quelle che sono le grandi linee ferroviarie principali». Ci sono progetti in essere e investimenti che riguardano lo sviluppo del porto, si vedono i segnali di partenza di queste opere? «Siamo nella stagione del rinnovamento in porto, perché ci deve essere questa partenza agli investimenti, non possiamo aspettare oltre. A Spezia è da molti anni che non si fa un metro di banchina, c'è la necessità di presentarci alle sfide di questo ventennio bisogna essere pronti. Un processo che deve essere accompagnato dai dragaggi necessari, la manutenzione dei canali di accesso al porto. C'è tutto un percorso che si sta definendo, dal Molo Garibaldi alla Marina del Canaletto, come operatore dico che va bene, ma è importante che i tempi siano compatibili con quelli dei traffici. Da questo puzzle si originano gli spazi della Stazione Marittima, quando riprenderanno le crociere il comparto turistico riprenderà in maniera forte, settore nel quale bisogna essere attrattivi. Quella posizione di attrattività nel mondo crocieristico, che a Spezia abbiamo ottenuto con fatica, se non è supportata da investimenti adeguati» Come vede il futuro del porto e del suo comparto logistico, nel 2021 e in una prospettiva futura? «Sono moderatamente ottimista riguardo al 2021, è iniziato abbastanza bene. Ma vedo che Genova sta investendo nella Diga Foranea, a Vado Ligure il terminal sta crescendo, a Livorno viene fatta Darsena Europa, Spezia che per tanti anni è stato il più competitivo dei porti dell'Alto Tirreno, deve rilanciare. Presentarsi con tutte le carte in regola per continuare ad essere uno scalo competitivo, anche nei prossimi anni».

La Spezia, nel 2020 traffici in forte calo -15,6%. LSCT perde il 17,7%

Nel 2020 il traffico delle merci nel porto della Spezia ha avuto un calo pari al -15,6%. In forte sofferenza il traffico di container con 1,17 milioni di teu (-16,7%)

LA SPEZIA - La crisi pandemica ha avuto sul porto della Spezia un forte riflesso causando nel 2020 un forte calo del traffico delle merci pari al -15,6% essendo ammontato a 13,4 milioni di tonnellate rispetto a 15,9 milioni di tonnellate movimentate nel 2019. La flessione è stata principalmente nei primi tre trimestri del 2020 con cali rispettivamente del -13,4%, -26,6% e -11,7% sui corrispondenti periodi del 2019, contrazione che si è attenuata nell'ultimo trimestre del 2020 nel corso del quale sono state movimentate circa 3,3 milioni di tonnellate di carichi (-9,4%). Nell'intero 2020 il traffico delle merci varie è stato di 11,1 milioni di tonnellate (-17,0%), con un solo traffico containerizzato che è stato pari a 1,17 milioni di teu (-16,7%), di cui 588mila allo sbarco (-16,5%) e 585mila all'imbarco (-16,9%), con un traffico di import-export che ha totalizzato 1,10 milioni di teu (-13,4%) e un traffico di transhipment di 69mila teu (-48,3%). Il solo terminal La Spezia Container Terminal (LSCT) del gruppo Contship Italia ha movimentato 1,08 milioni di teu (-17,0%), mentre il Terminal del Golfo del gruppo Tarros ha movimentato 93mila teu (-11,7%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico si è attestato a 2,2 milioni di tonnellate (+3,3%) e in quello delle rinfuse secche a 101mila tonnellate (-72,7%). Il traffico crocieristico è stato di 54mila passeggeri (-91,3%). Nel quarto trimestre 2020 si è verificata una crescita rispetto ai mesi precedenti. Il traffico delle merci varie è stato di 2,9 milioni di teu (-9,8%), con un traffico dei container pari a 332mila teu (-3,0%), il traffico delle rinfuse liquide di 401mila tonnellate (+13,3%) e il traffico delle rinfuse solide di 3mila tonnellate (-95,9%). Nell'intero 2020 il porto di Marina di Carrara, anch'esso amministrato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, ha movimentato 2,6 milioni di tonnellate di merci (-12,3%), di cui 2,5 milioni di tonnellate di merci varie (+6,8%), incluse 1,3 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+12,1%), 776mila di rotabili (+11,9%) e 443mila tonnellate di merci convenzionali (-11,9%), e 147mila tonnellate di rinfuse solide (-78,0%).



ER.I.C., si rinnova il protocollo di intesa

Redazione

BOLOGNA ER.I.C. (Emilia-Romagna intermodal cluster) il protocollo di intesa fra gli hub intermodali della Regione, si rinnova. Sottoscritto da Interporto Bologna Spa insieme a Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, Cepim Spa, Dinazzano Po Spa, Terminal Rubiera Srl, Lotras Spa, Terminali Italia Srl Gruppo FS, Hupac Spa e Sapir Spa, è nato nel 2018 e nel 2019 ha dimostrato la sua solidità: sono state infatti trasportate su ferro poco meno di 18 milioni di tonnellate di merci, che si traducono, in termini ambientali, in benefici per la qualità dell'aria in un territorio a vocazione produttiva, legato all'export e collocato all'incrocio di tre corridoi Ten-t: Scandinavo-Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Mediterraneo. Con il rinnovo del protocollo di intesa ER.I.C. vengono definite le attività fino al 2025 per lo sviluppo e la promozione della collaborazione del sistema delle piattaforme intermodali della Regione Emilia-Romagna a livello nazionale e internazionale e si fissano inoltre gli obiettivi principali: l'equilibrio modale sul territorio, il supporto della qualificazione del sistema delle competenze in ambito regionale per il settore e la promozione dello sviluppo di soluzioni di trasporto innovative e sostenibili in grado di modificare lo split modale gomma-ferro. Siamo molto orgogliosi di far parte di ER.I.C. -ha detto Sergio Crespi, direttore generale di Interporto Bologna Spa- perchè siamo fermamente convinti che la collaborazione e la sinergia tra i diversi operatori regionali possano portare risultati migliori rispetto a quelli che si vedrebbero lavorando senza un piano comune.



il dibattito

Le assicurazioni di sindaco e Regione: il porto non causerà nuova erosione

De Pasquale parla di "piccola espansione" dello scalo Per Baccelli nessuna opera verrà fatta se non sicura

FRANCESCA VATTERONI F.V.

carrara. Ampliamento del porto sì, ampliamento del porto no: la vocazione turistica della costa apuo-versiliese contro la vocazione di Carrara, legata al lapideo e all' export. La trasmissione "Batti e Ribatti" sulla emittente tv lucchese NoiTv su canale 10 ha ospitato un incontro in cui le voci del territorio si sono confrontate su questi temi. Una serata da cui sono uscite molte rassicurazioni. Da un parte le voci del turismo, della Versilia che temono che l' allargamento del porto provochi un aumento dell' erosione e l' estensione del fenomeno sulle spiagge versiliesi. Dice il sindaco di Forte dei Marmi Bruno Murzi: «Ogni cosa che mette a rischio il turismo ci getta nel panico, fateci capire cosa succede». Con lui collegati in video con lo studio di Noi Tv: il sindaco di Carrara Francesco De Pasquale e l' assessore alle Infrastrutture della Regione Toscana Stefano Baccelli, coadiuvati dal docente universitario di Pisa, il vulcanologo Mauro Rosi. La rassicurazione più importante emersa dall' incontro e promessa dall' assessore regionale risulta essere proprio la promessa del coinvolgimento nel processo di formazione del progetto, dei comuni della costa accanto ai soggetti ufficialmente protagonisti: **Autorità di sistema portuale** (che intreccia due porti: La Spezia e Carrara), Regione Toscana, Provincia di Massa-Carrara, Comune di Carrara e Comune di Massa. «Con il Documento di Programmazione Strategico - ha affermato l' assessore Baccelli - la Regione Toscana si impegna a redigere analisi specialistiche volte ad accertare eventuali effetti di erosioni sul litorale apuo-versiliese. Siamo nella fase in cui non è stato deciso neppure l' iter per arrivare all' adozione e poi alla approvazione del Piano regionale **portuale** che è lo strumento fondamentale senza il quale non c' è nessun ampliamento possibile. Il potenziale effetto di erosione di nuove opere sarà pregiudiziale per qualsiasi valutazione». Non solo, ha assicurato ancora Baccelli: «L' ampliamento non deve essere dannoso ma deve produrre un beneficio produttivo (come quello di garantire maggior spazi per l' imbarco dei giganteschi moduli della Pignone-Baker Hughes) e deve esserci miglioramento anche dal punto di vista ambientale. Garantiremo ulteriori forme di partecipazione di altri comuni della costa». «Molti si lamentano perché non vedono il progetto di ampliamento del porto - si è unito alle rassicurazioni il sindaco De Pasquale parlando di "una piccola estensione" delle opere portuali - ma non lo vedono perché non c' è ancora, non viene fatto a priori e sarà pensato in funzione di evitare l' erosione costiera». Il sindaco carrarese ha poi ricordato la visione pentastellata del porto: «Noi abbiamo rigettato l' approdo turistico a est del Carrione come invece era contemplato nel vecchio progetto ereditato dal passato. Ci fermiamo alla prima darsena, che sarebbe più contenuta. Anzi la banchina fondamentale del porto turistico diventerà un parco urbano. Nella nostra previsione-ha detto- facciamo stare tutto nel porto, in base a questa piccola estensione che non va oltre la foce del Carrione: ci facciamo stare approdo turistico, la parte commerciale e travel lift». --
Francesca Vatteroni© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Esperti e amministratori a confronto

Murzi rilancia la proposta della cabina di regia unica Rosi: la sabbia al largo c'è

FRANCESCA VATTERONI F.V.

le voci Possibilista l' assessore regionale Stefano Baccelli, più freddo invece il sindaco Francesco De Pasquale sulla proposta rilanciata dal sindaco fortemarmino Bruno Murzi, per una cabina di regia unica per decidere le strategie in difesa del litorale tra il porto di Marina di Carrara e Viareggio. Una proposta contenuta nel documento congiunto sottoscritto oltreché dal primo cittadino di Forte dei Marmi, dal sindaco di Massa Francesco Persiani, da quello di Montignoso Gianni Lorenzetti, dall' associazione I Paladini ApuoVersiliesi, da Federalberghi, dalle associazioni e i rappresentanti dei sindacati dei balneari. «L' incontro a Villa Bertelli da cui è poi uscito il documento - - tiene a precisare il sindaco Murzi - grazie anche alla presa di posizione del sindaco di Massa Francesco Persiani, ha rinnovato la volontà di voler affrontare uniti le problematiche legate all' erosione». «La costa - ha poi detto in tv - non può più essere guardata a spot, individualmente - ha detto Murzi - è un tutt' uno dal Magra fino all' Arno: una costa sabbiosa bellissima destinata al turismo, con spiagge e pinete. Costruiamo un sistema unico sulla gestione facendo manutenzione delle spiagge con il ripascimento sistematico, abbiamo bisogno di milioni di metri cubi di sabbia da Ronchi fino a Marina di Massa. Servono investimenti importanti. E poi ci vuole un sistema con cabina di regia, assieme a istituzioni, **Autorità Portuale** e i comuni». «Per me qualsiasi strumento giuridico è opportuno, occorre gioco di squadra», ha risposto l' assessore Baccelli. «Non so cosa si intenda dire con la gestione della costa» ha risposto De Pasquale, il quale è apparso voler rinviare la discussione su questo tema. Utile per fare chiarezza, il contributo del professor Mauro Rosi dell' Università di Pisa, da tempo impegnato sul fronte dello studio dell' erosione sulla costa apuana. A suo avviso i problemi dell' erosione costiera non sono ingenerati dagli ampliamenti delle opere portuali ma dall' esistenza stessa dei porti, "colpevoli" di aver impedito e ostacolato il naturale flusso della sabbia trasportata dai fiumi al mare. «I porti hanno una grossa responsabilità storica. Ma abbiamo risorse straordinarie di sabbia senza dover usare come in passato, per il ripascimento, le sabbie prelevate dal Po o dover usare ciottoli di marmo come suggerito da qualcuno. I fiumi principali: Magra, Serchio e Arno stanno riportando sabbia alle foci e in alcune zone costiere: usiamo queste enormi risorse», ha suggerito il docente. --F.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Dopo Palazzo Madama anche Montecitorio ha votato la nomina del presidente dell' Authority che governa i porti di Livorno e Piombino

Via libera della Camera a Guerrieri per la guida del Sistema portuale

MAURO ZUCHELLI

L'incarico La nomina di Luciano Guerrieri al timone dell' Authority che governa i porti di Livorno e Piombino (oltre agli scali delle isole di Capraia ed Elba) ha ottenuto il via libera della Camera: nessuna sorpresa, dopo che la crisi del governo Conte e la gestazione del governo Draghi aveva fatto slittare per due volte la votazione. A questo punto, manca solo il decreto di nomina del nuovo ministro Enrico Giovannini, visto che il sì di Palazzo Madama era già arrivato da tempo. Paradossalmente, si è rivelato prevedibile l' inconsueto anticipo di ben tre mesi con cui la ministra delle infrastrutture Paola De Micheli aveva messo in campo l' iter di nomina, ottenendo - anche in tal caso a tempo di record - nel giro di poche ore l' intesa del presidente della Regione Eugenio Giani. L' agonia politica del governo giallorosso, poi le trattative per la nuova compagine guidata dall' ex presidente della Bce, la sostituzione della ministra (data per traballante già nel tam tam relativo all' eventuale rimpasto di un governo Conte ter): alla fin fine la procedura arriva in vista della scadenza naturale (a metà marzo) dell' incarico di Stefano Corsini ai vertici di Palazzo Rosciano, sede dell' istituzione portuale labronica. «Ora voltiamo pagina», dice Andrea Romano, deputato livornese, relatore del provvedimento in commissione alla Camera, che parla di Guerrieri come figura di «assoluto prestigio e grande competenza». Aggiungendo: «Le sfide che attendono i porti di Livorno e Piombino chiedono una guida efficace e autorevole». Nel post affidato a Instagram, l' esponente Pd ricorda che il sì è arrivato «a larga maggioranza e con nessun voto contrario» (con la sola astensione della Lega). «È un risultato molto importante per il nostro territorio e tutto il sistema portuale tirrenico, con cui si conclude l' iter di valutazione e verifica parlamentare del profilo di Guerrieri alla guida dell' istituzione di governance portuale». «Sono felice di questo passaggio in Parlamento», dice il presidente incaricato, che ha alle spalle un lunghissimo mandato alla guida del porto di Piombino, città della quale è stato anche sindaco per due mandati; a Livorno è stato invece assessore provinciale e presidente della società pubblica del porto passeggeri (oltre ad aver fatto la gavetta in una compagnia di navigazione). Lo fa mettendo in fila una serie di ringraziamenti (a cominciare da ministra De Micheli e presidente Giani, per arrivare a relatori e presidenti di commissione). «Aspetto con fiducia il completamento della procedura - afferma Guerrieri - e qualora sia ultimata, darò il massimo impegno per produrre i risultati di crescita che ai quali in commissione ho dichiarato di puntare». -- Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Port Authority, sì da Roma per Guerrieri

La commissione trasporti ha dato il via libera alla nomina del presidente che si occuperà dei porti di Livorno e Piombino

PIOMBINO Il passaggio era formale dopo l'intesa sulla nomina di Luciano Guerrieri tra il presidente della regione Eugenio Giani e il ministero delle infrastrutture. Passaggio formale, ma non per forza di cose scontato. Ieri però è arrivato il disco verde da Roma. «Via libera della Camera dei Deputati alla nomina di Luciano Guerrieri alla guida dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale: ora voltiamo pagina, le sfide che attendono i porti di Livorno e Piombino chiedono una guida efficace e autorevole». Lo ha reso noto sulla sua pagina Instagram il deputato livornese del Pd, Andrea Romano, componente della commissione Trasporti di Montecitorio. La omologa commissione del Senato aveva già dato l'assenso. «La Commissione Trasporti della Camera dei Deputati - spiega Romano - ha espresso voto favorevole (a larga maggioranza e con nessun voto contrario) sulla nomina di Luciano Guerrieri alla presidenza dell'Autorità portuale di Livorno e Piombino. Un risultato molto importante per il nostro territorio e per tutto il sistema portuale tirrenico, con cui finalmente si conclude l'iter di valutazione e verifica parlamentare del profilo di Luciano Guerrieri alla guida dell'istituzione di governance portuale. Ora voltiamo finalmente pagina, con una personalità di assoluto prestigio e di grande competenza, e affrontiamo tutti insieme le sfide che attendono la nostra economia portuale», conclude Romano. Luciano Guerrieri, sindaco di Piombino per due legislature, è stato presidente e commissario dell'a Port Authority di Piombino, prima della riforma che ha riunito gli ambiti accorpando i porti di Livorno e Piombino. Guerrieri è stato protagonista in positivo dei lavori di ampliamento del porto di Piombino eseguiti senza intoppi procedurali e in tempi brevi. Il presidente della Toscana Eugenio Giani aveva manifestato la sua soddisfazione per la nomina di Guerrieri che ora è ratificata dalla commissione. «Sono stato molto contento di accettare la scelta proposta dal Ministro Paola De Micheli - aveva detto Giani - e apprezzo e stimo Guerrieri da sempre per le capacità e la grande competenza in ambito portuale e marittimo, maturata anche durante il suo incarico come Presidente e Commissario straordinario del Porto di Piombino, Presidente di Porto 2000 a Livorno, vicepresidente di Assoporti e Federlogistica, oltre che nei suoi mandati come sindaco dal 1995 al 2004. Lo considero inoltre una persona di grande valori umani». Luciano Guerrieri è stato nominato dal governo anche commissario per i lavori alla darsena Europa del porto di Livorno. m.p.



A14, tre nuovi caselli Terza corsia a Sud la palla a Giovanniini

Acquaroli e Baldelli incontrano a Roma l'ad di Autostrade per l'Italia, Tomasi Si apre il tavolo tecnico per gli svincoli di Pesaro sud, Fano nord e Val Potenza

IL SUMMIT Tre nuovi caselli sulla A14: Pesaro sud, Fano nord e Val Potenza. La Regione Marche apre il tavolo tecnico con Autostrade per l'Italia partendo dai progetti più abbordabili e spera di poter alzare il tiro quanto prima. Ovvero arrivare a parlare in tempi brevi della terza corsia a Sud con tutti i se e i ma del caso, che in questo caso non sono pochi. Il tema svincoli Le questioni sono state oggetto di un confronto avvenuto nella sede di Autostrade per l'Italia a Roma a cui hanno partecipato da una parte l'amministratore delegato di Aspi Roberto Tomasi e l'ingegner Fontana, responsabile investimenti-progetti e dall'altra il governatore delle Marche Acquaroli, accompagnato dall'assessore regionale alle Infrastrutture Baldelli. Tra i primi temi sul tavolo quello dei nuovi svincoli marchigiani sulla A14. La discussione è aperta da tempo: il casello di Pesaro sud, ad esempio, può vantare l'iter più avanzato di tutti tanto che si sta parlando di progetto esecutivo. Più indietro invece sono le carte per le uscite di Fano nord e per la valle del Potenza dove invece bisogna avviare gli studi di fattibilità. Ascolto e disponibilità Le Marche tuttavia hanno trovato ascolto e disponibilità dai vertici di Aspi e questo viene considerato come il primo aspetto positivo di giornata. In tema di uscite e di servizi sul territorio, la Regione ha presentato la sua idea di massima che sarebbe quella di dotare tutte le uscite di parcheggi scambiatori. Il più importante sarebbe certamente quello pensato per Ancona nord ai confini tra Falconara e Chiaravalle con una connessione che possa annessere anche aeroporto e interporto che si trovano nel raggio di pochi chilometri. Progetto ambizioso che dovrà mettere in fila tutti i soggetti istituzionali partendo, in questo caso, da Autostrade per l'Italia. Fin qui le cose semplici: il vero nodo della questione invece è sempre la terza corsia a Sud per la A14 da Porto Sant' Elpidio a San Benedetto. Il timido risveglio di un mese fa per ora è lettera morta: dopo il rilascio del piano industriale di Aspi del 21 gennaio senza traccia dell'ampliamento di cui sopra, il giorno dopo Autostrade per l'Italia informò tutti di aver ricevuto dal ministero l'indicazione di avviare un progetto di fattibilità sulla terza corsia fino all'Abruzzo. La dichiarazione di intenti Una manifestazione dai contorni precisi che ha trovato pochi appigli nell'incontro di ieri: «Tomasi e Fontana ci hanno spiegato - riferisce l'assessore Baldelli - che serve un impegno ufficiale del ministero, in quanto concedente, presso Aspi che è concessionario». Insomma, per quanto ufficiale fosse il comunicato di gennaio, deve essersi trattato di una dichiarazione di intenti finita immediatamente nel dimenticatoio spalancatosi con la caduta del governo Conte. Un mese buttato via «Nessun passo indietro - dice il titolare delle Infrastrutture di Palazzo Raffaello - perché non c'è mai stato un passo avanti. Se alle parole non seguono gli atti si tratta di solo di chiacchiere» Piuttosto, adesso Acquaroli e Baldelli dovranno chiedere udienza al neoministro Giovanniini con il quale va valutata anche la nomina in sospeso del presidente dell'Autorità portuale. «Allo stato attuale - conclude Baldelli - possiamo dire che di pronto c'è soltanto il progetto per portare la terza corsia fino a Pedaso che ovviamente va rivisto e aggiornato». Ma l'obiettivo è quello di risentirsi a breve, insomma provare un qualche tipo di pressing. Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sicurezza al porto, collaudi alle bitte lungo la banchina

LE MANOVRE Giornata di grandi manovre ieri in porto. A meno di un mese dall'incidente sulla banchina 2, dove durante le operazioni di attracco del traghetto della Gnv Excellent appena arrivato da Termini Imerese, era saltata in aria una bitta, ieri dopo un accurato intervento di consolidamento, si sono provate le colonnine di ancoraggio messe a nuovo. Una operazione non semplice e con un certo margine di rischio per cui è stato necessario interdire ai non addetti ai lavori la banchina, ma anche lo specchio d'acqua antistante presidiato da una motovedetta della Guardia costiera. L'intervento ha impegnato per diverse ore circa 25 persone tra Capitaneria di porto (interventata con con 5 nostromi), 5 ormeggiatori, 7 addetti dei rimorchiatori, 2 tecnici dell' **Autorità di sistema portuale** e 5 della società Sportiello, oltre al capo pilota. Le operazioni dette prove di tiro hanno preso il via alle 10,30 e si sono concluse intorno alle 13,50. In totale è stata provata la resistenza di tutte le 7 bitte posizionate lungo la banchina 2, uno dei pontili più vecchi dello scalo proprio a pochi metri dall'edificio che ospita gli uffici dell' Authority. PROVE DI TIRO Sotto lo sguardo attento del comandante della Capitaneria Francesco Tomas, che insieme all'ufficio tecnico di Molo Vespucci aveva organizzato la prova di tiro fin nei minimi dettagli e con una serie di incontri, due rimorchiatori hanno testato la solidità delle pesanti colonnine. Le bitte prima della verifica erano state ingabbiate con apposite reti metalliche dall'impresa Sportiello che in caso di problemi ne avrebbero assicurato comunque l'adesione al suolo. Poi una alla volta sono state saldamente legate a delle cime tirate con forza dei rimorchiatori fino ad un tiro di 80 tonnellate compatibile con le operazioni di accosto di una nave in banchina. Le operazioni di verifica si sono concluse senza alcun problema. Ora dovrà essere stilata una relazione tecnica conclusiva necessaria per rendere nuovamente operativa la banchina 2. «Un episodio grave» aveva definito l'incidente lo scorso 24 gennaio, il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino, che aveva disposto subito una indagine interna per capire i motivi che avevano fatto letteralmente saltare in aria la bitta e soprattutto per scongiurare che potessero ripetersi in futuro. ««Fortunatamente non ci sono state conseguenze per le persone, ma il grave episodio merita aveva detto il numero uno di Molo Vespucci - tutta la nostra attenzione ed è oggetto di approfondita indagine interna sulle cause, per essere certi di poter escludere, oltre ogni ragionevole dubbio, che in futuro si possano ripetere incidenti analoghi». Ed in poco più di tre settimane si è provveduto con un lavoro sinergico a ripristinare le condizioni di normalità per rendere gli attracchi delle navi nuovamente sicuri. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Lavori alla Frasca: diportisti preoccupati chiedono chiarimenti alle istituzioni

Operai, escavatore, mezzi meccanici in azione ieri mattina alla Frasca. Un intervento - legato a quanto pare anche agli accessi - che ha messo in allarme i frequentatori della zona, soprattutto quei diportisti rimasti orfani ormai da un anno di quell'unico scalo di alaggio per poter mettere in acqua le proprie barche. Che tipo di lavori si stanno realizzando? Chi li sta realizzando? Che tipo di investimento e, soprattutto, che tipo di progettualità è prevista per la zona? Sono queste le domande che si sono posti i diportisti presenti ieri mattina sul posto a cui però non hanno trovato risposte soddisfacenti. Tanto da aver richiesto un incontro al direttore del Monumento naturale regionale La Frasca, il dottor Vito Consoli. Allo stesso tempo hanno chiesto una riunione urgente anche all'Autorità di sistema portuale che, all'indomani dell'interdizione dello scivolo, si era resa disponibile alla realizzazione di un nuovo scalo entro il mese di maggio. Questo dopo una serie di incontri con Capitaneria e Amministrazione comunale: ma al momento non si intravede alcun intervento del genere.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Molo Vespucci partner del progetto Life3H coordinato dalla Regione Abruzzo

Hydrogen valley: l'Adsp raccoglie la sfida

L'obiettivo è rendere Civitavecchia protagonista nelle scelte strategiche

Si chiama "Life3H" ed è il progetto europeo coordinato dalla Regione Abruzzo che vede tra i partner anche l'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale, insieme al Comune di Terni, Port Mobility, Snam, Rampini, Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.It, Chimica Bussi, Citrams, Università di Perugia e Università Marconi. Un progetto da 6,5 milioni di euro, con il porto di Civitavecchia che si candida a diventare la prima Hydrogen Valley portuale italiana. Il progetto è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l'obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell'acciaiera di Terni e dell'impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall'Altopiano delle Rocche in Abruzzo, la città di Terni e un'area marina e portuale come appunto Civitavecchia. «L'Adsp dichiara il presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull'utilizzo dell'idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo. Essere all'avanguardia in questo percorso di crescita rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio».



Porti: Civitavecchia si candida come prima 'Hydrogen Valley'

Musolino, 'sarà modello eccellenza ed investimento futuro'

Il **porto** di **Civitavecchia** si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana. L' Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (**Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta**) e è uno dei partner del progetto europeo "Life3H", coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è "assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia", sottolinea l' Authority. Life3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l' obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell' acciaieria di Terni e dell' impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall' Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell' aria; e un' area marina e portuale come appunto **Civitavecchia**.

"L' Adsp - dichiara il presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull' utilizzo dell' idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L' idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno. E' un importante investimento sul futuro del **porto** e del territorio". (ANSA).



City Rumors

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' Abruzzo punta sulla mobilità a idrogeno. Verso l' approvazione il progetto europeo LIFE3H

Si avvia verso l' approvazione definitiva il progetto LIFE3H, il primo del **Centro** Italia per la mobilità a idrogeno di cui la Regione Abruzzo è coordinatrice, dopo essere stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre. Obiettivo è quello di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso il trasporto pubblico ad idrogeno e le relative stazioni di rifornimento nell' area montana dell' Altopiano delle Rocche in Abruzzo; nella città di Terni, **centro** urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie, e nell' area portuale di Civitavecchia. Una Hydrogen Valley è un 'ecosistema' che include sia la produzione che il consumo di idrogeno e che attua la strategia europea del Green Deal come percorso privilegiato volto a raggiungere la neutralità climatica in Europa entro il 2050. Tutti i comuni dell' Altopiano delle Rocche, nel Parco Sirente Velino, hanno sposato lo sviluppo dell' idrogeno nei trasporti. Sin da subito viene utilizzato l' idrogeno messo a disposizione da Chimica Bussi che lo ricava come sottoprodotto nel processo di produzione di soda caustica dal cloruro di sodio tramite elettrolisi. Si tratta di un virtuoso processo di economia circolare con utilizzo di materiale di scarto per avviare una filiera sostenibile. Il carburante idrogeno verrà destinato ad autobus dedicati. Sono previste due tratte: la prima tratta permette di raggiungere l' Altopiano dalla stazione ferroviaria e degli Autobus di Avezzano; la seconda, interna all' Altopiano, connette le stazioni sciistiche 'Monte Magnola' e 'Campo Felice'. Si stima la fornitura di circa 90 kg di idrogeno a settimana, che permetterebbe la fruizione di più tratte giornaliere di collegamento tra Avezzano e Ovindoli e interne all' altopiano stesso per mezzo di due minibus idonei per percorsi in pendenza e temperature rigide e che saranno utilizzati e gestiti dalla Società di Trasporto Unico Abruzzese - TUA spa. Il sito per la realizzazione della stazione di rifornimento è stato individuato presso l' interporto di Avezzano. L' area è indicata sia per l' estensione della superficie sia per la posizione strategica. Il progetto LIFE3H infatti è parte di una pianificazione più ampia dato che la Regione ha candidato una serie di progettualità basate su tecnologia a idrogeno nell' ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Nella stessa area è prevista la realizzazione di un impianto di produzione di idrogeno da FER per alimentare la mobilità interna del Parco Nazionale d' Abruzzo e il collegamento Pescara-Roma, con progetto già sviluppato e sottoposto alla richiesta di finanziamento a valere sul programma europeo Innovation Fund e attualmente in corso di valutazione. 'Questa nuova attività che la Regione avvia costituisce un vero e proprio programma di sviluppo per raggiungere gli obiettivi energetici e climatici disposti dall' Europa, ponendo la green economy al **centro** della ripartenza post-covid - hanno sottolineato il presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio e l' assessore all' Ambiente, Nicola Campitelli - in un momento storico come quello in cui stiamo vivendo in cui la nostra economia e la nostra sicurezza sono state messe a dura prova dalla pandemia, la strategia regionale sull' idrogeno, nel solco della transizione energetica e digitale, permetterà la riconversione dell' economia locale, con il coinvolgimento di università e imprese locali, e la creazione di nuovi posti di lavoro qualificati'. I partner del progetto LIFE3H coordinati dalla Regione Abruzzo sono altamente qualificati e operativamente incamminati verso la nuova tecnologia: TUA spa, Comune di Terni, Port Mobility spa, **Adsp** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale**, Snam, Rampini spa, Uneed.it, Chimica Bussi, Citrams, Università di Perugia, Università Marconi. Il progetto coordinato dalla Regione



Abruzzo ha coinvolto e raccolto l' interesse del mondo produttivo e amministrativo regionale e nazionale. Si citano ad esempio Confindustria Abruzzo, Legambiente Abruzzo, Legambiente



City Rumors

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Umbria, H2IT, ENEA, Iveco, Toyota Motor Italy Group, Comuni dell' Altopiano delle Rocche (Ovindoli, Rocca di Mezzo, Rocca di Cambio).

Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana

CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia si candida a diventare la prima 'Hydrogen Valley' portuale italiana. L' **Adsp** del Mar Tirreno Centro Settentrionale è uno dei partner del progetto europeo 'LIFE3H', coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l' obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell' acciaieria di Terni e dell' impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall' Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell' aria; e un' area marina e portuale come appunto Civitavecchia. 'L' **Adsp** - dichiara il Presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull' utilizzo dell' Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L' idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno 'verde'. Essere all' avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio'. LIFE3H mira ad integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l' implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. Di conseguenza, potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi, ecc.) con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale. Oltre all' **Adsp**, i partner coordinati dalla Regione Abruzzo sono Comune di Terni, Port Mobility Spa, SNAM, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, CITRAMS, Università di Perugia e Università Marconi.



L' Adsp candida Civitavecchia a diventare la prima "Hydrogen Valley" d' Italia

CIVITAVECCHIA - Si chiama "Life3H" ed è il progetto europeo coordinato dalla Regione Abruzzo che vede tra i partner anche l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale, insieme al Comune di Terni, Port Mobility Spa, Snam, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, Citrams, Università di Perugia e Università Marconi. Un progetto da 6,5 milioni di euro, con il porto di Civitavecchia che si candida a diventare la prima 'Hydrogen Valley' **portuale** italiana e che è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l' obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell' acciaieria di Terni e dell' impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall' Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell' aria; e un' area marina e **portuale** come appunto Civitavecchia. "L' **Adsp** - dichiara il Presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull' utilizzo dell' Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L' idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno 'verde'. Essere all' avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio". LIFE3H mira ad integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l' implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. Di conseguenza, potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi, ecc.) con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale.



Civitavecchia partner del progetto per una Hydrogen Valley portuale - LIFE3H

Civitavecchia si candida a diventare la prima Hydrogen Valley portuale italiana

CIVITAVECCHIA - L'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale è uno dei partner del progetto europeo LIFE3H, coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l'obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell'acciaieria di Terni e dell'impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall'Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell'aria; e un'area marina e portuale come appunto Civitavecchia. L'Adsp dichiara il presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull'utilizzo dell'Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L'idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno verde. Essere all'avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio. LIFE3H mira ad integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l'implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. Di conseguenza, potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi, ecc.) con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale. Oltre all'Adsp, i partner coordinati dalla Regione Abruzzo sono Comune di Terni, Port Mobility Spa, SNAM, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, CITRAMS, Università di Perugia e Università Marconi.



ADSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana

(FERPRESS) Roma, 18 FEB Il **porto** di **Civitavecchia** si candida a diventare la prima Hydrogen Valley portuale italiana. L'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale è uno dei partner del progetto europeo LIFE3H, coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l'obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell'acciaiera di Terni e dell'impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall'Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell'aria; e un'area marina e portuale come appunto **Civitavecchia**. L'Adsp dichiara il Presidente Pino Musolino sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull'utilizzo dell'Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L'idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno verde. Essere all'avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del **porto** e del territorio. LIFE3H mira ad integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l'implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. Di conseguenza, potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi, ecc.) con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale. Oltre all'Adsp, i partner coordinati dalla Regione Abruzzo sono Comune di Terni, Port Mobility Spa, SNAM, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, CITRAMS, Università di Perugia e Università Marconi.



Il Capoluogo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Abruzzo, passa dall' Altopiano delle Rocche l' Hydrogen Valley del Centro Italia

Si avvia verso l' approvazione definitiva il progetto LIFE3H, il primo del Centro Italia per la mobilità a idrogeno di cui la Regione Abruzzo è coordinatrice. Il ruolo dell' Altopiano delle Rocche.

Redazione

L' Altopiano delle Rocche futura stazione di rifornimento di una delle prime Hydrogen Valley. Si avvia verso l' approvazione definitiva il progetto LIFE3H , il primo del **Centro** Italia per la mobilità a idrogeno di cui la Regione Abruzzo è coordinatrice, dopo essere stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre. Obiettivo è quello di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso il trasporto pubblico ad idrogeno e le relative stazioni di rifornimento nell' area montana dell' Altopiano delle Rocche in Abruzzo ; nella città di Terni , **centro** urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie, e nell' area portuale di Civitavecchia . Una Hydrogen Valley è un 'ecosistema' che include sia la produzione che il consumo di idrogeno e che attua la strategia europea del Green Deal, come percorso privilegiato volto a raggiungere la neutralità climatica in Europa entro il 2050. Tutti i comuni dell' Altopiano delle Rocche , nel Parco Sirente Velino , hanno sposato lo sviluppo dell' idrogeno nei trasporti. Sin da subito viene utilizzato l' idrogeno messo a disposizione da Chimica Bussi che lo ricava come sottoprodotto nel processo di produzione di soda caustica dal cloruro di sodio tramite elettrolisi . Si tratta di un virtuoso processo di economia circolare con utilizzo di materiale di scarto per avviare una filiera sostenibile. Il carburante idrogeno verrà destinato ad autobus dedicati. Sono previste due tratte : la prima tratta permette di raggiungere l' Altopiano dalla stazione ferroviaria e degli Autobus di Avezzano e degli Autobus di Avezzano ; la seconda, interna all' Altopiano, connette le stazioni sciistiche 'Monte Magnola' e 'Campo Felice' . Si stima la fornitura di circa 90 kg di idrogeno a settimana, che permetterebbe la fruizione di più tratte giornaliere di collegamento tra Avezzano e Ovindoli e interne all' altopiano stesso per mezzo di due minibus idonei per percorsi in pendenza e temperature rigide e che saranno utilizzati e gestiti dalla Società di Trasporto Unico Abruzzese - TUA spa . Il sito per la realizzazione della stazione di rifornimento è stato individuato presso l' interporto di Avezzano . L' area è indicata sia per l' estensione della superficie sia per la posizione strategica. Il progetto LIFE3H infatti è parte di una pianificazione più ampia dato che la Regione ha candidato una serie di progettualità basate su tecnologia a idrogeno nell' ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza . Nella stessa area è prevista la realizzazione di un impianto di produzione di idrogeno da FER per alimentare la mobilità interna del Parco Nazionale d' Abruzzo e il collegamento Pescara-Roma , con progetto già sviluppato e sottoposto alla richiesta di finanziamento a valere sul programma europeo Innovation Fund e attualmente in corso di valutazione. 'Questa nuova attività che la Regione avvia costituisce un vero e proprio programma di sviluppo per raggiungere gli obiettivi energetici e climatici disposti dall' Europa , ponendo la green economy al **centro** della ripartenza post-covid - hanno sottolineato il presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio e l' assessore all' Ambiente, Nicola Campitelli - in un momento storico come quello in cui stiamo vivendo in cui la nostra economia e la nostra sicurezza sono state messe a dura prova dalla pandemia, la strategia regionale sull' idrogeno, nel solco della transizione energetica e digitale, permetterà la riconversione dell' economia locale, con il coinvolgimento di università e imprese locali, e la creazione di nuovi posti di lavoro qualificati'. I partner del progetto LIFE3H coordinati dalla Regione Abruzzo sono



altamente qualificati e operativamente incamminati verso la nuova tecnologia: TUA spa, Comune di Terni, Port Mobility spa, Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Snam, Rampini spa, Uneed.it, Chimica Bussi, Citrams, Università di Perugia, Università Marconi. Il progetto



Il Capoluogo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

coordinato dalla Regione Abruzzo ha coinvolto e raccolto l'interesse del mondo produttivo e amministrativo regionale e nazionale. Si citano ad esempio Confindustria Abruzzo, Legambiente Abruzzo, Legambiente Umbria, H2IT, ENEA, Iveco, Toyota Motor Italy Group, Comuni dell' Altopiano delle Rocche (Ovindoli, Rocca di Mezzo, Rocca di Cambio).

Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana

L' Adsp partner del progetto "LIFE3H" coordinato dalla Regione Abruzzo. Il Presidente Musolino: "Diventare un modello di eccellenza rappresenta un importante investimento sul futuro del porto e del territorio"

Comunicato Stampa

Civitavecchia - Il porto di Civitavecchia si candida a diventare la prima 'Hydrogen Valley' portuale italiana. L' **Adsp** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** è uno dei partner del progetto europeo 'LIFE3H', coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del **centro** Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l' obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell' acciaieria di Terni e dell' impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall' Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, **centro** urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell' aria; e un' area marina e portuale come appunto Civitavecchia. 'L' **Adsp** - dichiara il Presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull' utilizzo dell' Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L' idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno 'verde'. Essere all' avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio'. LIFE3H mira ad integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l' implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. Di conseguenza, potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi, ecc.) con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale. Oltre all' **Adsp**, i partner coordinati dalla Regione Abruzzo sono Comune di Terni, Port Mobility Spa, SNAM, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, CITRAMS, Università di Perugia e Università Marconi. Il Faro online - [Clicca qui per leggere tutte le notizie di Civitavecchia](#) [Clicca qui per iscriverti al canale Telegram](#), solo notizie di Civitavecchia.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana

CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana. L' **Adsp** del Mar Tirreno Centro Settentrionale è uno dei partner del progetto europeo "LIFE3H", coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l' obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell' acciaieria di Terni e dell' impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall' Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell' aria; e un' area marina e portuale come appunto Civitavecchia. "L' **Adsp** - dichiara il Presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull' utilizzo dell' Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L' idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno "verde". Essere all' avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio". LIFE3H mira ad integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l' implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. Di conseguenza, potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi, ecc.) con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale. Oltre all' **Adsp**, i partner coordinati dalla Regione Abruzzo sono Comune di Terni, Port Mobility Spa, SNAM, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, CITRAMS, Università di Perugia e Università Marconi. Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' Adsp candida Civitavecchia a diventare la prima "Hydrogen Valley" d' Italia

CIVITAVECCHIA - Si chiama "Life3H" ed è il progetto europeo coordinato dalla Regione Abruzzo che vede tra i partner anche l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale, insieme al Comune di Terni, Port Mobility Spa, Snam, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, Citrams, Università di Perugia e Università Marconi. Un progetto da 6,5 milioni di euro, con il porto di Civitavecchia che si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" **portuale** italiana e che è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l' obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell' acciaieria di Terni e dell' impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall' Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell' aria; e un' area marina e **portuale** come appunto Civitavecchia. "L' **Adsp** - dichiara il Presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull' utilizzo dell' Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L' idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno "verde". Essere all' avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio". LIFE3H mira ad integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l' implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. Di conseguenza, potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi, ecc.) con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale. Condividi.



Civitavecchia 'Hydrogen valley' portuale italiana

Redazione

CIVITAVECCHIA Diventando partner del progetto europeo LIFE3H, coordinato dalla Regione Abruzzo, il porto di Civitavecchia si candida a diventare la prima Hydrogen valley portuale italiana. Il progetto, che vale 6,5 milioni di euro, è il primo progetto italiano sulle Hydrogen valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato) nonché il primo di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso Ottobre ed ha l'obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen valley, attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell'acciaieria di Terni e dell'impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse. Un'area montana-parco rappresentata dall'Altopiano delle Rocche in Abruzzo, il centro urbano di Terni, caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell'aria e un'area marina e portuale, Civitavecchia. L'AdSp -spiega il presidente Pino Musolino sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull'utilizzo dell'idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. In questa strategia, l'idrogeno rappresenta un pilastro e la sfida, continua Musolino, è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno verde. Essere all'avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio. Con LIFE3H si cerca di integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture prevedendo l'implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. La ricaduta sulle imprese sarà diretta, così come sulla formazione e ricerca universitaria e sulla pubblica amministrazione con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale.



Civitavecchia punta sull' idrogeno

di Redazione Port News

Il **porto** di **Civitavecchia** si candida a diventare la prima 'Hydrogen Valley' portuale italiana. Lo ha dichiarato la stessa Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale in un comunicato stampa nel quale annuncia di essere diventato uno dei partner del progetto europeo 'LIFE3H', coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l' obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell' acciaieria di Terni e dell' impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall' Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell' aria; e un' area marina e portuale come appunto **Civitavecchia**. 'L' Adsp - dichiara il Presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull' utilizzo dell' Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L' idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno 'verde'. Essere all' avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del **porto** e del territorio'.



Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana

L' Adsp partner del progetto "LIFE3H" coordinato dalla Regione Abruzzo. Il Presidente Musolino: "Stiamo mettendo in campo una serie di azioni per essere protagonisti del Green Deal europeo. Diventare un modello di eccellenza rappresenta un importante investimento sul futuro del porto e del territorio". Civitavecchia, 18 febbraio - Il porto di Civitavecchia si candida a diventare la prima "Hydrogen Valley" portuale italiana. L' Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale è uno dei partner del progetto europeo "LIFE3H", coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l' obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell' acciaieria di Terni e dell' impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall' Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell' aria; e un' area marina e portuale come appunto Civitavecchia. "L' Adsp - dichiara il Presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull' utilizzo dell' Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L' idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno "verde". Essere all' avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio". LIFE3H mira ad integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l' implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. Di conseguenza, potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi, ecc.) con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale. Oltre all' Adsp, i partner coordinati dalla Regione Abruzzo sono Comune di Terni, Port Mobility Spa, SNAM, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uned.IT, Chimica Bussi, CITRAMS, Università di Perugia e Università Marconi.



Il porto di Roma si candida a diventare la prima Hydrogen Valley portuale italiana

Civitavecchia Il porto di Civitavecchia si candida a diventare la prima Hydrogen Valley portuale italiana. Ad annunciarlo è l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, uno dei partner del progetto europeo LIFE3H, coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l'obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell'acciaieria di Terni e dell'impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall'Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell'aria; e un'area marina e portuale come appunto Civitavecchia. L'Adsp dichiara il presidente Pino Musolino sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull'utilizzo dell'idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L'idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno verde. LIFE3H potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale. Oltre all'Adsp, i partner coordinati dalla Regione Abruzzo sono Comune di Terni, Port Mobility Spa, SNAM, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, CITRAMS, Università di Perugia e Università Marconi.



Civitavecchia si candida a diventare la prima hydrogen valley portuale italiana

Il porto di Civitavecchia si candida a diventare la prima hydrogen valley portuale italiana essendo l'**Adsp** del Mar Tirreno Centro Settentrionale uno dei partner del progetto europeo LIFE3H coordinato dalla Regione Abruzzo. Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è il primo nel nostro paese sulle hydrogen valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia. LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre e ha l'obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre hydrogen valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico a idrogeno (principalmente da risulta dell'acciaiera di Terni e dell'impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall'Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell'aria; e un'area marina e portuale come appunto Civitavecchia spiega la port authority. Il presidente Pino Musolino ha dichiarato: **L'AdSP** sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull'utilizzo dell'Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L'idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno verde'. Essere all'avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio. LIFE3H mira a integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l'implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico. Oltre all'**Adsp**, i partner coordinati dalla Regione Abruzzo sono Comune di Terni, Port Mobility Spa, Snam, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, CITRAMS, Università di Perugia e Università Marconi.



Musolino al lavoro per rilanciare Civitavecchia

Azzerato il comparto passeggeri e crocieristi si cercano settori merceologici diversi per arginare la crisi

Vezio Benetti

CIVITAVECCHIA Pino Musolino al lavoro per rilanciare Civitavecchia e con il porto di Roma anche Fiumicino e Gaeta. Non manca certamente la grinta e la professionalità al presidente che ha lasciato la laguna con bilanci in attivo e in perfetto ordine, ma la pesante crisi del traffico passeggeri e crocieristico che ha colpito il mondo ha causato e sta causando danni pesanti a Civitavecchia che giova ricordare è in questo settore al primo posto in Italia e ai vertici in Europa. Musolino ha una visione del settore portuale non indifferente e fin dal suo ingresso nel porto laziale ha iniziato un certosino lavoro per tamponare l'azzeramento del settore crociere. Relativamente al bilancio dell'Ente che negli ultimi anni (Covid a parte) ha avuto momenti poco felici, Musolino sta cercando di riparare gli argini insieme, come da lui sostenuto, a validi collaboratori. Notizia dell'ultima ora, come si legge anche in altra parte del quotidiano, il progetto europeo Life3h coordinato dalla Regione Abruzzo. Civitavecchia si candida a diventare la prima Hydrogen valley portuale italiana. Il progetto che vale 6,5 milioni di euro è il primo progetto italiano sulle Hydrogen valley nonchè il primo di mobilità a idrogeno del centro Italia.



L' intervento

IL PORTO TORNÌ AL CENTRO DELLO SVILUPPO DI NAPOLI

Pasquale Legora de Feo * Ho seguito con grande interesse il dibattito sviluppatosi sugli organi di informazione subito dopo la nomina di Andrea Annunziata quale nuovo presidente dell' **Autorità** di **Sistema portuale**. Tutti quanti, Professori, opinionisti, esponenti dei cosiddetti salotti buoni, si affannano a varare programmi o a proporre suggerimenti al presidente Annunziata, dimenticando che costui conosce benissimo il **sistema portuale** e quello campano in particolare, avendo dato ampia prova in passato di essere uomo concreto e pragmatico. Io, invece, vorrei semplicemente dare un contributo come cittadino che vive una città difficile, messa in ginocchio dal fallimento di una amministrazione comunale che è sotto l'occhio di tutti e come operatore che non usa il porto per aggirare il traffico cittadino o per trovarvi un comodo parcheggio, ma ci vive da decenni ed ivi quotidianamente lotta per il suo sviluppo. Vorrei partire da una frase che ancora oggi mi sembra particolarmente pesante, con la quale il governatore De Luca in presenza di diversi colleghi imprenditori, definì il Porto di Napoli peggio del Bangladesh, per dire che - al di là delle opere faraoniche o dei massimi sistemi portuali,

interportuali o aeroportuali, la cui letteratura è da noi operatori del settore ben conosciuta e tra l'altro già menzionata nel programma che il presidente Annunziata ha presentato alle Commissioni parlamentari in occasione della sua nomina - il nostro primo obiettivo è quello che vengano affrontati e risolti problemi concreti per poter finalmente vivere il Porto con maggiore tranquillità e serenità e non più in emergenza. Mi riferisco innanzitutto alla tragica situazione della viabilità, con il paradossale caso dell'importante arteria di collegamento denominata via del Ghiaccio, dove si è veramente toccato il fondo per la reputazione di imprese esecutrici ed ente committente: una strada essenziale per evitare la congestione del traffico pesante ai varchi di entrata e uscita del Porto e dei Terminal, chiusa per tanti mesi per lavori e subito sprofondata di nuovo poco dopo la sua tanto agognata riapertura. A nulla è servito il sacrificio effettuato dei concessionari che hanno rinunciato alla disponibilità di aree per circa 7000 metri quadrati, riconsegnate all' **Autorità** di **Sistema portuale**. Almeno potremmo cercare di migliorare la funzionalità del nostro Porto: il nostro è l'unico scalo che non permette l'attracco notturno delle grandi navi portacontainer, solo perché l' **Autorità** di **sistema**, in tanti anni, non è riuscita a realizzare un semplice impianto di illuminazione della diga foranea. Non mi sembra questa la sede per menzionare gli altri mai risolti problemi dei nostri scali (Napoli Salerno Castellammare): il nuovo presidente li conosce bene e sono certo che li affronterà con pragmatismo e determinazione. Purtroppo lo stato di degrado del Porto e dell'intero litorale antistante è specchio dello stato di incuria generale e di abbandono dell'intera città e ci preoccupa e non ci accompagna nella crescita nonostante il momento. Ora più che mai abbiamo bisogno ai vertici delle Amministrazioni pubbliche di figure capaci di dare una svolta e realizzare cose concrete, affrontando con decisione le emergenze quotidiane, che tanto impattano sugli operatori economici e sui privati cittadini. Le prime dichiarazioni rilasciate dal presidente Annunziata e la sua storia pregressa sono perfettamente in linea con quanto auspicato nei mesi scorsi da gran parte degli imprenditori dello scalo napoletano. Auspico che si potrà dire la stessa cosa anche per colui che sarà chiamato a guidare la città. A noi, imprenditori, operatori economici e cittadini tutti, starà il compito di dare il massimo sostegno e di lavorare per dare un contributo a chi avrà le responsabilità di governo. * Presidente Confrasporti e Imprenditore Logistico **Portuale**.



Porto, la pandemia non scalfisce i traffici commerciali

IL REPORT

IL REPORT Diletta Turco Uno scossone. Forte. Dal quale ci si riprenderà in un tempo piuttosto lungo. L'altro, forse prevedibile, invece non c'è stato, anzi. I ritmi di lavoro sono stati praticamente uguali a quelli pre Covid. Si conclude con preoccupazioni e certezze il 2020 del porto di Salerno. Con un'anima quella commerciale che chiude i 12 mesi più difficili degli ultimi decenni mantenendo le stesse performance dell'anno precedente. Ma con l'altra, quella turistica, che sembra davvero essere tornata al suo anno zero. Come il numero di passeggeri registrati nel settore crocieristico. Le buone notizie, come detto, vengono dal versante commerciale. Il traffico container complessivo nei dodici mesi del 2020 ha avuto una flessione dell'8,7%. Ma il Covid non c'entra proprio nulla con questo risultato lievemente in calo rispetto all'anno precedente, perché, come dimostra il bollettino statistico dell'**autorità di Sistema** del mar Tirreno Centrale, anche a dicembre del 2019 il traffico container era in calo. E, per la precisione, dell'8,8%. Paradossalmente, dunque, la pandemia non solo ha mantenuto stabile la componente commerciale, ma ne ha anche migliorato seppure in maniera quasi impercettibile le performance. C'è da sottolineare un dato importante: lo scalo sta lentamente riprendendosi dallo scivolone del 2018, e cioè quando dopo un 2017 chiuso con un indiscutibile +17% - si arrivò a dicembre con una contrazione del 3%. Acuita nell'anno successivo senza dubbio, ma che si è fermata proprio nell'anno della pandemia. LA FOTOGRAFIA Tra i motivi della progressiva riduzione dei traffici commerciali c'è stata sicuramente la questione infrastrutture: con fondali non sempre idonei ad accogliere navi sempre più grandi utilizzate dalle grandi compagnie. A sottolinearlo è il presidente uscente dell'**Autorità** unica, Pietro Spirito, nella relazione di mandato del comitato di Gestione nel periodo 2017-2020. «Nel caso del dragaggio del porto di Salerno si legge nel testo - la procedura di autorizzazione amministrativa da parte del Ministero dell'Ambiente era ancora in corso: rispetto al progetto il Ministero ha individuato 16 prescrizioni che andavano ottemperate. Si sono persi altri mesi preziosi, per poi giungere alla definitiva approvazione». «Sempre a Salerno - continua il documento - sono partite le attività relative all'allargamento della imboccatura, elemento complementariamente indispensabile per accogliere navi di portata e lunghezza maggiore. Anche in questo caso si sono dovute creare le condizioni operative per la partenza del cantiere, ormai avviato da qualche mese». Imboccatura e fondali sono gli elementi di base anche per il rilancio dell'altra blue economy, quella turistica. Il -100% del traffico crocieristico è un dato da cui partire - dopo averlo digerito per programmare le stagioni a venire. E che, verosimilmente, non sarà quella del 2021, ma più probabilmente quella del 2022. Il Covid ha letteralmente azzerato il numero di passeggeri provenienti da tutto il mondo e che, nel 2019, erano arrivati a sfiorare le 98mila unità. Per tornare ad ottenere quelle cifre ci vorrà tempo. Nel frattempo dovrà essere ricucita un'altra ferita, questa volta meno profonda e più facilmente recuperabile per via della prossimità che alla base del servizio. E cioè il calo dei traffici dei traghetti e delle navi a corto e medio raggio usati per gli spostamenti da una costiera all'altra o per raggiungere le isole del golfo di Napoli. Qui il calo registrato nel 2020 è stato del 59% circa. Oltre 915mila le persone a bordo di navi e traghetti nel 2019, scesi a 544mila l'anno successivo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Zes, sui ritardi primo confronto tra Regioni e ministro per il Sud

I governatori e Assoportisti insistono per introdurre ulteriori semplificazioni Fari sugli investimenti e sulle attività di dragaggio e bonifica delle aree portuali

Oronzo MARTUCCI Il presidente della Regione Molise, Donato Toma, a nome dei colleghi delle Regioni del Mezzogiorno nelle quali sono state istituite Zone economiche speciali in collegamento con le Autorità di sistema portuale, è già pronto a chiedere un incontro con il nuovo ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Mara Carfagna, per fare il punto sullo stato di attuazione delle Zes, in forte ritardo rispetto alle previsioni della legge dell' agosto 2017 che ne definì l' istituzione. Per quanto riguarda la Zes interregionale Puglia-Molise, che fa riferimento ai porti dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale, a distanza di più di un anno dalla introduzione del commissario straordinario del governo che dovrebbe coordinare le attività del Comitato di indirizzo della Zes, manca ancora la nomina. Il commissario invece è stato nominato sia per la Zes Calabria con sede a Gioia Tauro che per la Zes interregionale Puglia-Basilicata che fa riferimento al porto di Taranto. Eppure era stato deciso con la legge 160 del 2019 (la legge di Bilancio 2020) di nominare per le Zes un commissario al quale affidare la presidenza del Comitato di indirizzo (che prima spettava al presidente del Sistema di Autorità portuale di riferimento). Di pari passo erano stati definiti altri interventi come la riduzione dei tempi di alcune procedure rientranti nel quadro normativo Zes. Con il decreto legge 76 del 2020 sono state introdotti ulteriori interventi per le Zes: la disciplina temporanea, fino al 31 dicembre 2021 relativa all' accelerazione del procedimento in Conferenza di servizi; il ruolo del Commissario straordinario del Governo in ambito Zes e delle strutture a supporto; la ridefinizione delle scadenze relative alle istituzioni delle Zone franche doganali da effettuare entro la fine del 2020. Ma la Zes adriatica non ha ancora avuto la nomina del commissario, mentre in quella jonica il commissario è stato nominato a dicembre. Non si capisce perché la Zes adriatica sia stata dimenticata rispetto a quella ionica, ma probabilmente è stato l' ex sottosegretario Mario Turco a ottenere per la sua area di riferimento, Taranto, le nomine previste. Per quanto riguarda la Zes adriatica, manca addirittura la nomina del rappresentante della presidenza del Consiglio dei ministri nel Comitato di indirizzo. Dimenticanza del professor Giuseppe Conte, quando era premier. Per fortuna il presidente Ugo Patroni Griffi ha insediato il Comitato di indirizzo nel settembre dello scorso anno, pur in assenza della nomina di competenza di Conte, e ha permesso di definire atti significativi come la perimetrazione delle zone franche doganali intercluse. In particolare nell' area portuale di Brindisi la delimitazione riguarda 4 aree per 40 ettari circa e per l' area di competenza dell' Autorità portuale (12 ettari circa) vi è già il provvedimento di istituzione della direzione generale dell' Agenzia delle dogane. Anche la zona franca doganale di competenza dell' Enel è in fase di ottenimento del decreto delle Dogane. Ma i ritardi continuano a essere tanti sul piano delle semplificazioni previste per le Zes. E proprio di tali ritardi i presidenti delle Regioni e i presidenti delle Autorità portuali parleranno con il neo ministro per il Sud nell' incontro che sta chiedendo Donato Toma. L' incontro sarà l' occasione per riprendere il confronto su alcune semplificazioni normative che sono state proposte dalle Regioni sede di Zes e da **Assoportisti**. Proprio il presidente della Zes interregionale adriatica, Ugo Patroni Griffi, nell' ottobre dello scorso anno presentò dinanzi alle Commissioni VIII (Territorio, Ambiente e Lavori pubblici) e IX (Trasporti) della Camera una memoria a nome di **Assoportisti** con riferimento



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

a interventi legislativi necessari per semplificare le procedure di bonifica, di dragaggio e alla necessità che gli insediamenti nelle Zes possano essere definiti attraverso una conferenza di servizi convocata dallo Sportello Unico amministrativo e resi operativi con un rilascio di una Autorizzazione unica. Insomma, le Zes potranno attrarre investitori se saranno certi i tempi di avvio delle attività e le semplificazioni introdotte sinora sono importanti ma abbisognano di ulteriori passaggi. Il credito di imposta destinato ai nuovi investimenti è importante, ma molti investitori sono attratti soprattutto dalla velocità delle procedure autorizzative. E su questo fronte c'è ancora tanto da fare. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

No alla tassa sui Camion dalla Turchia «Stop al privilegio del porto di Trieste»

Al di là delle semplificazioni per le aree Zes e degli incentivi per i nuovi investitori, vi è una tassa ingiusta e discriminatoria che i rappresentanti dei porti delle Regioni del Sud chiedono venga eliminata per rafforzare e incentivare l' utilizzo dei corridoi logistici meridionali, anche al fine di sostenere l' economia delle compagnie di navigazione Ro-ro (trasporto di tir) e Rop-pax (trasporto di tir e passeggeri) duramente provate dalla pandemia. La richiesta di esonerare il traffico rotabile multimodale mare-gomma-ferro-mare da ogni limitazione quantitativa (permessi di transito) e dal pagamento di ogni diritto (le dosvole) è sostenuta da tempo dai porti del Sud, in particolare gli scali come quello di Brindisi dal quale transitano i tir provenienti dalla Turchia. La tassa ingiusta e discriminatoria è quella che pagano i camion che partono dalla Turchia in direzione Italia se approdano nei porti pugliesi e negli altri porti italiani, con l' unica eccezione del **porto** di Trieste in conseguenza di una concessione operata dall' anno 2000 da Ministero delle Finanze. Il danno per i porti adriatici pugliesi è enorme, perché sono i porti italiani più vicini alla Turchia e se quella tassa discriminatoria non ci fosse gli attracchi in Puglia crescerebbero in modo consistente. Perché in media il costo delle dosvole è di circa 100 euro per passaggio che i camion pagano a Brindisi e a Bari e non pagano a Trieste. La necessità di rivedere sia il rilascio dei permessi di transito (limitati) che le dosvole fu posta con forza nel 2011 dall' assessore regionale ai trasporti Guglielmo Minervini al ministro dei Trasporti Corrado Passera, anche su richiesta dell' ambasciatore turco in Italia. Ma senza successo. Nel 2018 fu il deputato brindisino di Forza Italia, Mauro D' Attis, a presentare un emendamento alla legge di Bilancio 2019 per chiedere il superamento di tutti gli ostacoli allo sviluppo del traffico intermodale. In particolare con quell' emendamento si chiedeva di estendere il regime di favore previsto per Trieste (di cui al DM 17 settembre 1981) al traffico dei rotabili da e per la Puglia. A tal fine si chiede la liberalizzazione dei permessi di transito (dosvole) per i rotabili stranieri e l' esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche per gli stessi. Gli imprenditori dei Paesi Mena (Paesi del Nord Africa, la Turchia e i Paesi limitrofi), sottolineò D' Attis nella nota allegata all' emendamento alla Legge di Bilancio, richiedono maggiori approdi in Puglia e sono disponibili ad investire in infrastrutture logistiche (terminal). Mentre l' attuale numero di permessi di transito non consente di soddisfare le esigenze del mercato e ciò comporta un mancato reddito/introito per tutto il sistema, non solo pugliese. La Puglia è, infatti, la regione italiana che coniuga la maggiore vicinanza alla Turchia e a molti paesi dell' area Mena con una notevole dotazione infrastrutturale, quanto a porti, interporti, aeroporti, rete autostradale. Ma l' emendamento non fu accolto. I presidenti delle Regioni del Sud e delle Autorità portuali di sistema del Mezzogiorno sono tornati a porre l' esigenza di superare quella condizione di privilegio del **porto** di Trieste che diventa discriminazione per i porti del Sud. E sarà un tema di confronto con il ministro per il Sud, Mara Carfagna. O.Mar. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il caso Edison torna in aula Centrodestra: «Sì al progetto»

Ad ottobre era stato votato all'unanimità un ordine del giorno rimasto lettera morta. Due le proposte da Forza Italia, Idea e Lega per ottenere il via libera dal primo cittadino

Torna in consiglio comunale la questione del deposito costiero small-scale di gas naturale che Edison vorrebbe realizzare a Costa Morena Est. Una localizzazione che, tuttavia, ha fatto e continua a fare discutere, nonostante la disponibilità da parte dell'azienda a modificare il progetto in modo che vengano meno le preoccupazioni degli operatori portuali rispetto al rischio di preclusione dei loro traffici dalla banchina interessata. Torna perché nonostante un ordine del giorno approvato all'unanimità dal consiglio comunale, nello scorso mese di ottobre, da quattro mesi ad oggi nulla è cambiato. Il documento approvato da tutti i gruppi consiliari, di maggioranza ed opposizione (con l'astensione di Repubblicani, Movimento 5 Stelle e Massimo Ciullo), prevedeva infatti che il sindaco e la giunta richiedessero all'**Autorità** di sistema una ulteriore indagine tesa ad individuare una diversa ubicazione della banchina tale da garantire/permittere il mantenimento degli spazi all'utenza in modo da non compromettere gli attuali traffici e la potenziale auspicata crescita degli stessi; ad Edison garanzie ed impegni di investimenti sul territorio tali da giustificare una concessione di lungo termine e di così notevole impatto ad alta redditività; al governo di riaprire un tavolo istituzionale sulla Crisi Brindisi. Sempre sindaco e giunta, inoltre, avrebbero dovuto convocare una riunione urgente di capigruppo con la presenza di un delegato del governo per il tavolo di crisi di Brindisi anche al fine di individuare proposte compatibili con le opere de quo e che contribuiscano allo sviluppo della città. Tutto o quasi rimasto solo su carta, a partire dalla riunione urgente con la professoressa Balducci ed i capigruppo consiliari. E così, l'opposizione ha ritenuto di dover riportare in consiglio comunale la questione. Con due distinti ordini del giorno. Il primo a firma dei due consiglieri di Forza Italia Roberto Cavalera e Gianluca Quarta, che evidenziano innanzitutto come i porti denominati core' inseriti dall'Unione Europea nella Rete Ten-T dovranno dotarsi entro il 2025 di tali infrastrutture di rifornimento e che il porto di Brindisi necessita di riappropriarsi di tale, strategica denominazione. Per questo, impegnano il sindaco a favorire, per quanto di propria competenza, la realizzazione del progetto Gnl Edison Spa nel porto di Brindisi ed a riferire al consiglio comunale sullo stato di attuazione del procedimento autorizzativo correlato. Il secondo ordine del giorno, invece, porta le firme dei consiglieri comunali Luciano Loiacono (Idea) ed Ercole Saponaro (Lega) ed impegna il sindaco e la giunta ad acquisire dalla Edison Spa la piena e totale disponibilità non solo di riconoscere importanti utilities al territorio ma, in una visione più ampia, duratura e strategica, l'impegno alla realizzazione della cosiddetta catena del freddo coinvolgendo, contestualmente, secondo una progettualità condivisa ed infrastrutturale, il know how e la forza lavoro di aziende locali e successivamente, per quanto di propria competenza, favorire la realizzazione del progetto Gnl Edison Spa nel porto di Brindisi e successivamente riferire al consiglio sulla eventuale acquisizione, sulla tempistica di realizzazione e sul progetto. Proprio alla luce del fatto che quanto previsto dall'ordine del giorno approvato ad ottobre non si è ancora realizzato, non è chiaro cosa accadrà in Consiglio, vale a dire se i due documenti saranno semplicemente bocciati o se, invece, si cercherà una ulteriore mediazione, come avvenuto quattro mesi



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

fa. Anche di questo si discuterà oggi in una riunione di maggioranza. F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Forum: «Deposito e colmata, troppi vizi di forma»

Ci sarebbero diversi vizi di forma nell' iter autorizzativo per il deposito costiero di gas naturale di Edison. A sostenerlo, in una lettera aperta al sindaco e presidente della Provincia Riccardo Rossi, indirizzata anche al governatore Michele Emiliano, sono le associazioni Formum Ambiente Salute e Sviluppo, Fondazione Di Giulio, Italia Nostra, Legambiente, Medici per l' Ambiente-Isde Brindisi, No al Carbone, Movimento NoTap/Snam Brindisi, Salute Pubblica e Wwf Brindisi. A Brindisi, denunciano gli ambientalisti, le grandi imprese continuano a condizionare le scelte industriali e politico-istituzionali. Com' è notorio, Enel vorrebbe realizzare una nuova centrale termoelettrica alimentata a metano che non trova alcuna giustificazione nella transizione energetica e che assurdamente il consorzio di imprese Prometeus prova a sostenere con la propria proposta di realizzare un impianto fotovoltaico che fornirebbe anche idrogeno, snaturando la sua origine green, a detta centrale. Poi, le associazioni passano alla questione Edison, l' azienda che vorrebbe realizzare nel **porto** un deposito costiero di GNL della capacità di 19.950 mc3 (volutamente al di sotto dei 20.000 mc3 che impongono la Via nazionale), ricordando anche che sono previsti dragaggi di fondali nell' area del canale Pigonati e di sant' Apollinare ed una immensa colmata nell' area di Costa morena Est addirittura scavando fino a meno 27 metri rispetto al livello del mare. Sia a Rossi che ad Emiliano, ricordano gli ambientalisti, abbiamo chiesto da tempo di assumere una posizione chiara ed ufficiale che, al di là delle rispettive posizioni sugli argomenti citati, tenga conto delle acclamate destinazioni d' uso delle aree interessate (a cominciare da quanto previsto nel documento programmatico preliminare del Pug e dalla individuazione dell' area di costa morena da riservare alla logistica, alla retro portualità ed allo scalo intermodale). Le associazioni ricordano anche di avere evidenziato che, per quel che attiene il deposito costiero, è mancato uno studio di fattibilità che esaminasse diversi siti possibili e prevedesse anche l' opzione zero e, solo in caso di individuazione scientificamente comprovata di un sito possibile, il ricorso alla Via; abbiamo anche fatto presente che è giuridicamente inaccettabile che caratterizzazioni dei sedimenti da rimuovere con i dragaggi e pareri e giudizi assolutamente preliminari ed eventualmente pregiudiziali rispetto al giudizio di compatibilità ambientale sulle opere portuali, possano essere semplicemente inclusi in prescrizioni all' interno di un giudizio di compatibilità positivo. Dunque, al sindaco Rossi le associazioni chiedono «tenendo conto che i procedimenti in corso rischiano di concludersi in presenza di evidenti vizi formali, di comunicare ed ufficializzare le determinazioni dell' amministrazione comunale e di quella provinciale, in relazione all' assenza del citato studio di fattibilità e del preannunciato giudizio di compatibilità ambientale e dei conseguenti effetti di natura ambientale e sanitaria rivenienti dall' autorizzazione e dalla realizzazione delle opere richiamate». Gli ambientalisti chiedono anche di concordare un' azione comune con il presidente della giunta regionale pugliese, Michele Emiliano, per impedire che i ministeri competenti possano assumere futuri provvedimenti autorizzativi in presenza dei vizi formali e nei procedimenti in corso che, in caso di autorizzazione, ci riserviamo di sottoporre all' attenzione dell' autorità giudiziaria competente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Centrale a metano e deposito costiero di gas: le riserve degli ambientalisti

Riceviamo e pubblichiamo la lettera aperta di un gruppo di associazioni ambientaliste di **Brindisi** (Forum ambiente salute e sviluppo, Fondazione Di Giulio, Italia nostra, Legambiente, Medici per l' ambiente-Isde **Brindisi**, No al carbone, Movimento Notap/Snam **Brindisi**, Salute Pubblica Wwf **Brindisi**"), al sindaco di **Brindisi**, nonché presidente della Provincia, Riccardo Rossi. Il presidente del Consiglio dei Ministri ha conferito la delega per la transizione ecologica ed energetica, riconoscendone l' assoluta necessità e la centralità nel recovery plan, ma a **Brindisi** le grandi imprese continuano a condizionare le scelte industriali e politico-istituzionali. Com' è noto, Enel vorrebbe realizzare una nuova centrale termoelettrica alimentata a metano che non trova alcuna giustificazione nella transizione energetica e che assurdamente il consorzio di imprese Prometeus prova a sostenere con la propria proposta di realizzare un impianto fotovoltaico che fornirebbe anche idrogeno, snaturando la sua origine green, a detta centrale. Nel **porto** di **Brindisi** è prevista da Edison la realizzazione di un deposito costiero di Gnl della capacità di 19.950 mc3 (volutamente al di sotto dei 20.000 mc3 che impongono la Via nazionale) e sono previsti dragaggi di fondali nell' area del canale Pigonati e di sant' Apollinare ed una immensa colmata nell' area di Costa morena Est addirittura scavando fino a meno 27 metri rispetto al livello del mare. Ai destinatari della presente, abbiamo chiesto da tempo di assumere una posizione chiara ed ufficiale che, al di là delle rispettive posizioni sugli argomenti citati, tenga conto delle acclamate destinazioni d' uso delle aree interessate (a cominciare da quanto previsto nel documento programmatico preliminare del Pug e dalla individuazione dell' area di costa morena da riservare alla logistica, alla retro portualità ed allo scalo intermodale). Abbiamo anche evidenziato che, per quel che attiene il deposito costiero, è mancato uno studio di fattibilità che esaminasse diversi siti possibili e prevedesse anche l' opzione zero e, solo in caso di individuazione scientificamente comprovata di un sito possibile, il ricorso alla Via; abbiamo anche fatto presente che è giuridicamente inaccettabile che caratterizzazioni dei sedimenti da rimuovere con i dragaggi e pareri e giudizi assolutamente preliminari ed eventualmente pregiudiziali rispetto al giudizio di compatibilità ambientale sulle opere portuali, possano essere "semplicemente" inclusi in prescrizioni all' interno di un giudizio di compatibilità positivo. Al sindaco Riccardo Rossi chiediamo con la presente, - tenendo conto che i procedimenti in corso rischiano di concludersi in presenza di evidenti vizi formali - di comunicare ed ufficializzare le determinazioni dell' amministrazione comunale e di quella provinciale, in relazione all' assenza del citato studio di fattibilità e del preannunciato giudizio di compatibilità ambientale e dei conseguenti effetti di natura ambientale e sanitaria rivenienti dall' autorizzazione e dalla realizzazione delle opere richiamate. Chiediamo, infine, di concordare un' azione comune con il Presidente della Giunta Regionale Pugliese, Michele Emiliano, per impedire che i ministeri competenti possano assumere futuri provvedimenti autorizzativi in presenza dei vizi formali e nei procedimenti in corso che, in caso di autorizzazione, ci riserviamo di sottoporre all' attenzione dell' autorità giudiziaria competente.



Merci contraffatte via mare E stavolta nel Tir c'è l'intimo

Agenzia doganale e finanza sequestrano 2.477 maglie per donna con griffe taroccate Denunciato il titolare di una ditta di Treviso per importazione illegale di prodotti falsi

Salvatore MORELLI Le 2.477 magliette intime per donna a scollo tondo avevano il marchio Made in Italy, ma erano state fabbricate e falsificate in Albania. Inoltre, tutte le singole confezioni presentavano anche il tricolore italiano stampigliato sul cellophane per trarre in inganno il consumatore finale, ma non i doganieri in servizio presso lo scalo portuale di **Brindisi**. Il carico - l'ennesimo che viene bloccato sulle banchine negli ultimi giorni - è stato sequestrato l'altro giorno dai funzionari Adm (l'Agenzia delle dogane e dei monopoli), unitamente ai militari della Guardia di finanza. Da quanto emerso, le 2.477 maglie che avevano impresso anche il marchio Original fabric italian - tessuto italiano erano dirette a una nota società manifatturiera presente nel Trevigiano, in Veneto. Alle fine degli accertamenti, i militari hanno sequestro le maglie intime per falsa indicazione del Made in Italy perché artatamente confezionate in modo tale da trarre in inganno il consumatore circa la loro reale origine, denunciando il rappresentante legale delle società per tentativo di importazione nel territorio nazionale, a fini della commercializzazione, di prodotti recanti falsa indicazione di origine. Questo il percorso che ha visto poi sequestrare il carico, a tutela dell'eccellenza manifatturiera italiana. Dopo lo sbarco da un traghetto di linea di un automezzo in arrivo dall'Albania, in dogana veniva presentata una dichiarazione doganale di transito della merce, comprensiva di certificato Eur1 attestante l'origine albanese delle maglie intime per donna a scollo tondo. Così, si ravvisava per i doganieri la necessità di procedere al riscontro della merce dichiarata prima di apporre i previsti sigilli all'automezzo per assicurarne il transito dal **porto** di **Brindisi** fino alla destinazione finale: una società presente in provincia di Treviso. Il controllo, però, consentiva di riscontrare (stampigliata sui contenitori) una dicitura Made in Italy. Inoltre, una attenta analisi permetteva di scoprire che all'interno dei singoli pacchi le singole maglie intime erano confezionate con un cellophane trasparente dove si evidenziava una fascetta tricolore - attaccata alle maglie stesse - con impresso: Original italian fabric - tessuto italiano. Qualcosa non era molto chiaro: le magliette in esame potevano trarre in inganno il consumatore finale. A quel punto, il personale dell'Agenzia delle dogane e i finanziari hanno deciso di procedere al sequestro del carico per falsa indicazione del Made in Italy. Solo pochi giorni fa, 2.106 paia di scarpe griffate Hermès: false, di scarsa qualità e prodotte sul mercato asiatico, sono state bloccate e sequestrate nella stiva di un Tir cipriota sbarcato sulle banchine di Costa Morena da una motonave proveniente dalla Grecia. Un trend, quello dell'importazione posticcia, che anche quest'anno continua a registrarsi nel **porto** di **Brindisi**, ma con scarsi risultati grazie al lavoro dei doganieri che hanno inoltre già sequestrato di 5.600 mascherine chirurgiche Made in China senza alcuna certificazione valida per l'uso e un carico di 3.194 borse da donna, contraffatte e riproducenti i modelli registrati sul mercato internazionale dalla nota griffe Louis Vuitton, destinate a rifornire la zona di Roma in violazione alla normativa nazionale e comunitaria di riferimento. Su un furgone guidato da un rumeno sono stati trovati anche tre bellissimi cuccioli, in viaggio da un paese dell'Est (dove molto probabilmente erano nati da qualche settimana) e con destinazione un mercato clandestino del nostro Paese. Erano stati sequestrati perché introdotti illegalmente in Italia,



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

ma immediatamente affidati ad alcuni brindisini amanti degli animali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Unindustria Calabria sulla Zes: misura strategica per il Paese

Ma purtroppo qui «si paga anche il ritardo di sviluppo dal punto vista economico e delle infrastrutture»

Domenico LatinoGIOIA TAURO Criticità e opportunità della Zona economica speciale (Zes) sono state al centro dell' incontro operativo promosso da Unindustria Calabria a Gioia, a cui hanno partecipato la commissaria di governo per la Zes calabrese Rosanna Nisticò e il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** Andrea Agostinelli. La riunione, proficua e dall' impostazione pragmatica, ha consentito di analizzare lo stato dell' arte dell' attuazione del regime speciale e di individuare una "road map" che valorizzi il porto di Gioia Tauro. Durante i lavori è emersa, tra l' altro, la necessità di valorizzare adeguatamente l' hub tirrenico all' interno del Piano nazionale di ripresa e resilienza, in linea con quanto affermato in Senato dal presidente del Consiglio Draghi sul rilancio del Mezzogiorno per il rilancio del sistema Paese. L' incontro è stato introdotto dal presidente della sezione Trasporti e logistica di Unindustria Calabria, Gualtiero Tarantino, che ha sollecitato «la nomina degli organi ordinari di governance ponendo fine alla stagione dei commissariamenti, oltre a uno sforzo corale per porre la competenza al centro delle politiche di sviluppo di questa importante realtà produttiva del Mezzogiorno».

Il presidente degli industriali calabresi Aldo Ferrara, nel ringraziare Nisticò e Agostinelli per la costante interlocuzione, ha posto l' accento sul «grande problema del Corap che unisce al default finanziario la complessità amministrativa e l' assoluta carenza di servizi. Occorre avviare un tavolo con la Regione per dare la possibilità agli investitori di sapere quali aree sono disponibili per la vendita e la locazione, a prezzi di mercato appetibili, e quali progetti riguardino l' infrastrutturazione e il cablaggio. Registriamo attenzione da parte della Regione - ha aggiunto - in termini di finanziamento delle imprese e credito d' imposta, ma abbiamo chiesto che vengano potenziati. Occorre fare squadra con l' **Autorità portuale** e il commissario Zes affrontando i nodi con pazienza, determinazione e competenza». Sulla stessa lunghezza d' onda il presidente della Confindustria territoriale Domenico Vecchio, il quale ha espresso critiche al «disinteresse della politica nazionale verso Gioia Tauro. E il disastro del Corap aggrava la situazione dell' ipertrofia burocratica esistente. La Zes è uno strumento potenzialmente importantissimo ma è indispensabile non solo portarlo a regime bensì anche informare imprenditori e investitori delle effettive opportunità che essa comporta». Il commissario Agostinelli ha sottolineato «la straordinaria performance di Gioia Tauro che cinque anni fa era sprofondata in una crisi gravissima, scivolando fino a 1,8 milioni di teus movimentati, tornando su livelli di elevata competitività fino ai 3,1 milioni di teus dello scorso anno, raggiunti nonostante la pandemia che ha colpito drammaticamente lo shipping. L' **autorità portuale** ha realizzato, collaudato e messo in esercizio tutti gli interventi previsti dal Pon Reti e infrastrutture 2014-2020, compreso il gateway ferroviario». La commissaria Nisticò, dopo aver delineato la mission del suo ufficio, ha spiegato che «la Zes calabrese non è assolutamente in ritardo sul piano amministrativo, nonostante una fase di vuoto istituzionale, rispetto alle omologhe aree italiane. Ma paga il ritardo di sviluppo economico e infrastrutturale del territorio. Occorre lavorare per l' attrazione degli investimenti ma ciò richiede una solida programmazione e un' ottica di sviluppo complessivo. È auspicabile che in tempi brevi venga costituita una struttura che si occupi esclusivamente di intercettare capitali e investitori su un territorio che presenta indiscutibili punti di forza: la presenza di un grande porto, la funzionalità del gateway ferroviario e le potenzialità



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

del "green field" retroportuale». Diversi gli interventi che si sono susseguiti da parte degli imprenditori che hanno partecipato all' incontro, tra cui quello del presidente della Camera di commercio di Reggio, Antonino Tramontana, che ha rimarcato la marginalità di Gioia Tauro nelle politiche nazionali, lo sforzo istituzionale che la stessa CCIA sta portando avanti nell' ambito dei procedimenti di rafforzamento della Zes e l' eccessiva frammentazione del territorio interessato al regime economico speciale.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

«Subito la vaccinazione per i lavoratori del porto»

Birardi: «La gente continua ad arrivare e centinaia di operatori sono a rischio» Avanzata una richiesta all' Autorità di sistema portuale per sollecitare la Assl

DI DARIO BUDRONI

wOLBIALa pandemia ha messo un freno agli spostamenti. Ma nei porti la gente continua comunque ad arrivare. E loro, i lavoratori, sono sempre in prima linea. I primi a entrare in contatto con i passeggeri e con gli autisti dei camion che sbarcano sulle banchine dell' Isola Bianca e di Golfo Aranci. Per questo, adesso, i lavoratori del porto chiedono di essere vaccinati il prima possibile, di essere inseriti tra le categorie a cui viene garantita la precedenza. Come succede per esempio (si è già cominciato proprio ieri) con le forze dell' ordine e con il personale della scuola. È Luigi Birardi, rappresentante di sito per quanto riguarda la sicurezza sul lavoro, a rendere pubblica la questione. I lavoratori dei porti di Olbia e di Golfo Aranci, centinaia, chiedono di essere vaccinati e così è stata appena avanzata una richiesta anche all' **Autorità di sistema portuale**, affinché solleciti la Assl e le altre **autorità**. «I porti non sono chiusi. La gente arriva, sia normali passeggeri che lavoratori come gli autisti - spiega Luigi Birardi -. E noi siamo sempre in prima linea. I passeggeri, ai quali viene misurata solo la temperatura, quando scendono dalle navi incontrano innanzitutto noi. La Sardegna è un' isola e quindi, per arrivare qui, si passa soprattutto per il porto di Olbia, non per l' autostrada. Per questo chiediamo di essere vaccinati il prima possibile. Il rischio, infatti, è quello di diffondere noi stessi il virus nelle nostre famiglie e più in generale nella comunità. E se poi dovesse verificarsi un focolaio nel porto? Sarebbe un bel danno per tutti, anche dal punto di vista economico». Insomma, la campagna vaccinale è cominciata ma i lavoratori del porto, così come quelli dell' aeroporto Costa Smeralda, non sono stati inseriti tra le categorie a cui dare la precedenza. «Bisogna tenere conto delle specificità e delle peculiarità della Sardegna e dei suoi porti - continua Luigi Birardi, che rappresenta i lavoratori di tutte le società che operano tra Olbia e Golfo Aranci -. Per questa ragione abbiamo presentato una richiesta all' **Autorità portuale**. Chiediamo di essere vaccinati contemporaneamente alle forze dell' ordine e al personale della scuola. Il rischio di contrarre il virus, in un contesto come il nostro, è continuo». Lo scorso fine settimana, intanto, sono stati conclusi i richiami delle vaccinazioni di tutto il personale dei tre ospedali della Gallura, del servizio di Igiene e sanità pubblica, dei medici di medicina generale e dei pediatri di libera scelta: un totale di circa 1250 operatori.



L'Unione Sarda

Cagliari

Portoscuso. Il sindaco scrive al presidente della Regione

«Subito un incontro sulla Zona franca interclusa»

«La Regione convochi al più presto un incontro per superare le criticità sulla Zona franca interclusa a Portovesme». Il sindaco di Portoscuso, Giorgio Alimonda, ha scritto al presidente della Regione Christian Solinas e all'assessore all' Industria Anita Pili per chiedere una riunione ad hoc con tutti i soggetti, inclusa l' **Autorità di sistema portuale**, che hanno competenza sulla zona franca interclusa. L' ultimo passaggio ufficiale sulla Zona Franca (istituita con Dpcm del 2019) risale ad ottobre, quando l' **Autorità** ha scritto di essere impossibilitata ad attuare e gestire la nuova Zona franca, elencando una serie di criticità. «È necessario un incontro convocato dalla Regione - ha scritto Alimonda - per meglio valutare e superare le condizioni di oggettiva impossibilità. Siamo consapevoli che il rapido avvio della Zfi di Portovesme, unitamente alle agevolazioni connesse alla Zes, potranno diventare leve importantissime per attrarre nuove attività produttive e contribuire al consolidamento delle attività già esistenti. Il territorio, il nostro comune in primis, ha grande interesse per l' avvio della Zona franca». (a.pa.)



Fiera, l'hub dei vaccini di massa sarà pronto a fine mese

Domenico Bertè messina Mancano solo 24 ore prima dell'avvio della campagna vaccinale per gli over 80. In undici presidi ospedalieri della provincia, quattro dei quali in città, inizierà l'ultimo step della cosiddetta fase 1, quella che ha già visto chiamati alla vaccinazione, il personale medico e poi chi vive e opera nei presidi residenziali per anziani. Solo in ospedale è possibile vaccinare gli over 80 perché è necessario, precauzionalmente, che ci sia un supporto medico adeguato per eventuali effetti post inoculazione. Le prenotazioni, arrivate al **sistema** centrale on line e telefonicamente, sono già arrivate alla fine di aprile. Adesso, però, l'Ufficio del commissario per l'emergenza Covid di Messina Marzia Furnari ha già spostato il focus sul prossimo step. Ieri ha formalizzato all'**Autorità di Sistema** dello Stretto che ha in gestione l'area, la richiesta d'utilizzo di due padiglioni della cittadella fieristica per le vaccinazioni di massa. Si tratterebbe di un "hub", l'unico della provincia, dove potrebbe avvenire l'immunizzazione degli under 55 di tutta la città. Il commissario ha chiesto l'utilizzo dei padiglioni 7A e 7B per sette mesi, quindi fino a settembre. La lettera è partita dopo l'ultimo sopralluogo avvenuto nel corso della mattinata di ieri. Dopo quello tecnico della giornata precedente, ieri, fra gli altri, hanno fatto le loro valutazioni la Protezione civile regionale, i Vigili del Fuoco, l'**Autorità di sistema**, la polizia municipale, il dirigente della Mobilità del Comune e anche Caronte&Tourist. Si è trattato dell'ultima verifica prima dell'avvio dell'operazione che concretamente porterà alla trasformazione di quella porzione di Fiera in un centro vaccinale di massa. In termini formali adesso occorrerà attendere solo l'esito di una conferenza dei servizi che si svolgerà domani mattina e nella quale tutti gli enti interessati dovranno dare il loro "via libera" o le eventuali prescrizioni. Se non ci saranno colpi di scena, verranno affidati dalla Protezione Civile regionali i lavori preparatori di allestimento e cura della location che sarà l'unica di questa grandezza per tutta la provincia. La regione si è data come scadenza per il completamento dell'hub in Fiera, dieci giorni. Il primo marzo dovrebbe essere già pronto o comunque in grado di aprire con i servizi indispensabili. Saranno l'ufficio commissariale e l'Asp a decidere se usare un padiglione per le postazioni (ne nasceranno, secondo nuovi calcoli, 42 o 48) e l'altro per logistica, deposito e area attesa post siero. Oppure se dividere quest'ultima zona fra i due padiglioni e quindi vaccinare in entrambi. Il ritmo potrebbe essere di 1500 vaccini al giorno. In questi 10 giorni, oltre all'allestimento delle postazioni, dovranno essere eseguiti interventi all'impianto elettrico, al fondo e ai vetri. Quanto alla mobilità interna, l'ingresso delle auto avverrà da un cancello che si affaccia sul "serpentone" degli imbarcaderi privati. Ma a pochi passi si trova anche una fermata del tram che può tornare molto utile a chi si vorrà spostare a piedi. «Sin dal primo momento è emersa la nostra piena disponibilità a collaborare con la Regione e il commissario - dice Mario Mega presidente dell'**Autorità di Sistema** - Non ci sono difficoltà di sorta per un uso temporaneo, visto che si tratta di padiglioni destinati alla demolizione». Ma torniamo alla prima giornata di vaccinazione per gli over 80 che si sono prenotati negli ultimi dieci giorni. L'ufficio commissariale ha confermato che chi si è prenotato all'ospedale "Piemonte" (270 anziani) potrà vaccinarsi nel nosocomio di viale Europa, dove si sta lavorando anche di notte per allestire gli spazi. Non è previsto quindi lo spostamento all'Irccs Casazza. Dove, invece, sono in lista 1200 over 80 che saranno vaccinati entro il 2 marzo. Domani e dopodomani, turni di dodici ore con 320 prenotazioni da



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

soddisfare. Da lunedì le vaccinazioni saranno effettuate solo dalle 15 alle 19. Gli accompagnatori non potranno seguire l'anziano nella postazione e dovranno attendere nel parcheggio fino a che non saranno chiamati per poter riportare a casa il congiunto. Il quale prima dovrà fare un pre triage, lasciare tutti i documenti, compreso il questionario prestampato che si trova sul sito delle prenotazioni, e, dopo l'inoculazione, dovrà anche aspettare 30 minuti in osservazione, prima di lasciare l'ospedale.

Concessioni demaniali, a rischio il Marina del Nettuno

«Il Tar di Catania ha contribuito a fare ulteriore chiarezza su una problematica che è di portata nazionale». Così Mario Paolo Mega, presidente dell' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto, esprime la propria soddisfazione per l' esito giudiziario relativo al problema di alcune (rilevantissime) concessioni demaniali. «La decisione del Tar - afferma Mega - conferma la correttezza della nostra azione amministrativa, improntata al pieno rispetto dei dettami normativi e dei principi, riconosciuti in particolare dalla legislazione europea, di concorrenza e pari opportunità fra le imprese. Siamo consapevoli che su questo tema ci sia una grande diversità di interpretazione delle norme da parte degli addetti ai lavori e che l' applicazione sia difforme passando da un Ente all' altro ma, come sempre, ispirarsi ai principi delle norme comunitarie è una scelta semplice, corretta e di buon senso». Ma di cosa si sta parlando? «Il Tribunale amministrativo ha confermato, con sentenza pubblicata il 15 febbraio scorso, le ragioni e il corretto operare dell' **Autorità di sistema** dello Stretto - spiega il presidente - che aveva rigettato le richieste di due titolari di concessioni demaniali marittime, la Comet Srl e L' Ancora Srl, per delle strutture turistico-ricreative. Questi ultimi avevano infatti adito il giudice amministrativo ritenendo che l' Ente avrebbe dovuto acconsentire alla loro richiesta di estensione automatica della validità delle rispettive concessioni fino al 2033, ai sensi della legge del 30 dicembre 2018, numero 145». La posta in palio non è di scarsa rilevanza. Parliamo di aree, come quella dove è ubicato il "Marina del Nettuno" (unico porticciolo turistico della città, incantevole angolo recuperato e valorizzato dalla società di Ivo Blandina). Ed è proprio la "Comet" a replicare alle dichiarazioni di Mega: «Non è nostra abitudine commentare decisioni giurisdizionali non definitive, a maggior ragione quando la materia trattata dai Tribunali è caratterizzata da normativa non uniforme. Considerate le recenti dichiarazioni del Regolatore pubblico, la sentenza del Tar di Catania, presto sottoposta a gravame in appello davanti al Cga, sembra non tenere conto delle recenti norme di legge che ribadiscono l' intendimento del legislatore nazionale, considerata l' attuale fase emergenziale, di estendere la durata delle concessioni demaniali nelle more dell' adozione del Piano nazionale di gestione delle coste previsto dalla legge 145 del 2018. Recenti pronunce del Tar Toscana e del Tar Puglia hanno ritenuto applicabile la proroga ritenendo imprescindibile mantenere una uniformità di trattamento tra tutte le imprese nel territorio nazionale. Ciò, al fine di evitare che a fronte di una direttiva europea, non autoesecutiva, vengano pregiudicati proprio i principi della concorrenza. Il Cga sarà inoltre chiamato a valutare nel merito la violazione delle basilari regole della trasparenza amministrativa a seguito della pretermessa partecipazione della società al procedimento, avvenuta a seguito di una svista burocratica che in tempo di pec e segreterie telematiche appare quantomeno anacronistica. La Comet, come suo costume, si limiterà a rimettere la valutazione della controversa vicenda agli organi giurisdizionali competenti sul cui operato nutre fiducia incondizionata». I.d. I ricorrenti si sono visti respingere l' istanza di una proroga fino al 2033.



Falce, scatta il piano anti-inquinamento

Un appalto da 758 mila euro. Sgomberata anche l'ultima "grotta" della Real Cittadella

Lucio D' Amico L' ultimo dei nuovi occupanti abusivi ieri mattina è stato "gentilmente" accompagnato fuori dalle "grotte" della Real Cittadella. Lunedì la ditta incaricata dall' **Autorità** di **sistema** portuale completerà le opere di recinzione dell' intera area (erano stati chiusi già sette varchi nei mesi scorsi), per impedire qualunque ulteriore ingresso non autorizzato. Ma non è questa la notizia più importante che arriva dalla penisola di San Raineri. È stata aggiudicata la gara d' appalto per gli interventi di caratterizzazione delle aree di sedime della Zona falcata. Ad aggiudicarsela sono state due ditte specializzate siciliane, la Geogav di Favara e la società cooperativa Atlantis di Palermo, che hanno offerto un consistente ribasso del 68,61% sull' importo a base d' asta di oltre 750 mila euro. Appena saranno completate le procedure di verifica dei requisiti di legge, si aprirà il cantiere e potranno cominciare le attività che prevedono perforazioni a carotaggio continuo di suoli; analisi chimiche, fisiche e microbiologiche; campionamenti di terreni e acque sotterranee. È un' operazione propedeutica agli interventi di bonifica. Dipende tutto da quello che verrà trovato nei suoli e nei sottosuoli, dall' entità delle sostanze inquinanti e dalla loro diffusione. La speranza, espressa dal presidente dell' Authority Mario Paolo Mega, è che i terreni intorno alla Real Cittadella siano facilmente bonificabili, in modo da immaginare, in tempi relativamente brevi, una sistemazione complessiva, ancorché provvisoria, di tutta l' area, così da renderla fruibile ai visitatori. L' importante è creare percorsi pedonali e mettere in sicurezza i resti dell' imponente fortezza secentesca costruita in riva allo Stretto. Il presidente Mega sottolinea come l' **Autorità** di **sistema** portuale non si sia mai fermata su questo fronte, lavorando in piena sinergia con il Comune, la Regione, la Soprintendenza ai Beni culturali e l' Università, cioè tutti i soggetti che diedero vita al "Patto per la Falce". Ci si è chiesti perché non si sia ancora sottoscritto un nuovo Patto, visto che i termini del primo Accordo di programma sono scaduti già da anni. «Quel Patto - spiega Mega - è stato preziosissimo perché ha dato il via a un piano coordinato di azioni, in un momento in cui si attendeva ancora l' approvazione del Piano regolatore portuale. Oggi, di fatto, quelle stesse azioni previste in quell' Accordo le stiamo portando avanti, ciascuno per le proprie competenze. Poi, se le istituzioni e gli enti territoriali vorranno dar vita ad un altro protocollo d' intesa, l' **Autorità** di **sistema** ci sarà sempre, perché gli obiettivi sono comuni». Con il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci è previsto, a breve, un incontro. Ricordiamo che la Giunta siciliana ha annunciato lo stanziamento di 10 milioni di euro per il recupero della Real Cittadella. Annunci che non possono restare sulla carta, come avvenne per i famosi 8 milioni di euro che avrebbero dovuto finanziare il famoso "Cdac", il Centro di documentazione e produzione di Arti contemporanee che era stato previsto, con progetto della Soprintendenza ai Beni culturali, all' interno della fortezza ideata e costruita dal grande architetto del XVII secolo Carlos de Grunembergh (che è stato ricordato proprio in questi giorni nel corso di un convegno). Nelle scorse settimane, intanto, sono stati completati anche gli ultimi interventi di eliminazione dei fabbricati abusivi costruiti a ridosso del monumento. Un piano di demolizioni per il quale l' Authority ha messo in campo risorse pari a quasi mezzo milione di euro e che è stato concordato, passo dopo passo, con la Soprintendenza. Interventi che si sono svolti nel 2019 e sono proseguiti anche nel 2020, nonostante



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

i lunghi mesi di lockdown che hanno rallentato ogni attività amministrativa. Tra gli edifici demoliti, quelli che sorgevano nell' area degli ex Cantieri Savena. La liberazione di questi spazi ha fatto riconquistare parti importanti di accesso al mare e ha reso molto più visibili i resti delle antiche mura della Real Cittadella. Ma tutto questo ovviamente non basta, se alla fine l' intera Falce non sarà restituita una volta per tutte alla fruizione pubblica.

Piani strategici risorse europee

«Il recupero della Zona falcata, e della Real Cittadella in particolare, non è solo una necessità per la città ma soprattutto costituisce una grande occasione di valorizzazione di un asset portuale fondamentale per il rilancio del turismo messinese e delle correlate attività croceristiche». Queste le affermazioni del presidente Mega, a supporto di quei progetti strategici prioritari proposti al ministero dei Trasporti (4 dei quali, però, al momento sono rispediti indietro) in base ai quali anche la Zona falcata rientrerebbe nei Piani di finanziamento nazionali ed europei. Occorrono ingenti risorse - il governatore siciliano Musumeci ha parlato di non meno di 80-100 milioni di euro - ma l' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto è convinta che si può cominciare a procedere per step, attuando la bonifica e cominciando a sistemare le aree per metterle in sicurezza.



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Stretto di Messina, calo passeggeri al 52%

I porti di Messina hanno fatto registrare lo scorso anno un preoccupante calo di passeggeri: meno della metà rispetto al 2019. Nel 2020 nei porti italiani si sono movimentate 441,88 milioni di tonnellate di merci, in calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni del 2019. Quanto ai volumi, si sono mossi 10,67 milioni di teu (la misura standard dei container), un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di teu dell' anno prima. Sono invece crollati i passeggeri, evidentemente in scia alle restrizioni covid imposte agli spostamenti: nel corso dell' anno sono stati 32,39 milioni, in calo del 56% rispetto ai 73,57 milioni di passeggeri del 2019. E' quanto emerge dalle tabelle pubblicate da **Assoporti**, aggiornate al 17 febbraio. Tra i porti con maggiore movimentazioni di merci, quelli sotto l' Autorita' del Mar ligure Occidentale, con Genova, Savona e Vado Ligure, hanno visto un calo del 14,5% delle merci movimentate a 57,42 milioni di tonnellate. Mentre gli scali del Mar Adriatico Orientale, con Trieste e Monfalcone, segnano un calo del 13,6% a 57,09 milioni di tonnellate di merci trasportate. Quanto invece al punto con il maggior numero di passeggeri tipicamente, lo Stretto di Messina vede un calo del 52,7% a 13,7 milioni di passeggeri. Condividi.



Deposito Gnl ad Augusta, si infiamma il dibattito

Polemica aperta dopo una seduta monotematica del Consiglio comunale. La ditta responsabile del progetto rassicura su eventuali rischi ma le associazioni ambientaliste non ci stanno

AUGUSTA (SR) - Al via il dibattito sulla realizzazione di un deposito di Gnl (Gas Naturale Liquefatto), per il rifornimento di navi e mezzi su gomma, all' interno della rada di Augusta presso il pontile consortile di Punta Cugno. Sull' argomento, si è svolta una seduta monotematica del Consiglio comunale megarese aperta a tutte le parti interessate. Presenti il primo cittadino, Giuseppe Di Mare, alcuni assessori, e, da remoto, i rappresentanti dell' **Autorità di sistema portuale (Adsp)** della Sicilia Orientale, della Capitaneria di Porto, della Marina Militare, dei sindacati, di Confindustria, delle Associazioni ambientaliste e dei portatori di interesse portuali. I tecnici della ditta Restart hanno illustrato ai presenti il progetto del deposito galleggiante e modulare con moduli auto-propulsi. La capacità complessiva di tutti i moduli sarà pari a 4.800 m3 con la possibilità di aggiungerne di altri ed aumentare la capacità di stoccaggio del Gnl. La durata dei lavori di realizzazione sarà di 18 mesi per un costo di 50 milioni di euro e con 50 occupati diretti e 250 nell' indotto. Sia i tecnici della Restart che il segretario dell' **Adsp** (ente che ha indetto il bando di gara dell' impianto) hanno rassicurato i presenti da eventuali rischi che potrebbero presentarsi nell' area in cui dovrebbe sorgere il deposito di Gnl. Le rassicurazioni, però, non hanno convinto i rappresentanti delle Associazioni ambientaliste che si sono tutte pronunciate contro l' ubicazione del deposito all' interno della rada di Augusta. Il rappresentante di Italia Nostra, Giuseppe Schermi, ha confutato la possibilità che il porto di Augusta possa perdere la qualifica di porto core senza il deposito Gnl. "La direttiva europea 2014/94 all' art.22 parla di combustibili alternativi e non necessariamente di Gnl - ha detto Schermi - . Ad Augusta insistono rischio sismico, rischio esondazione, effetto domino, rischi di incidente rilevante. Transizione energetica non vuol dire aggiungere altri rischi a quelli già esistenti". Il rappresentante di Decontaminazione Sicilia, Gianfranco Solarino, dopo aver fatto mettere agli atti un esposto presentato il 23 maggio 2019 alla Procura di Siracusa sui pericoli legati all' ubicazione del deposito Gnl, ha ribadito che non si deve aggiungere una criticità ad altre criticità esistenti ed ha suggerito di realizzare il deposito offshore, in mare aperto, per ridurre i rischi. Sia Italia Nostra che Decontaminazione Sicilia hanno fatto richiesta di un referendum consultivo sul deposito di Gnl. Enzo Parisi, di Legambiente, ha detto che "Nell' ottica di de-carbonizzazione bisogna ridurre l' impatto delle fonti fossili, quale è anche il Gnl. Quindi bisogna utilizzare idrogeno verde. L' area di Punta Cugno, come riportato nel Piano di Emergenza Esterna stilato dalla Prefettura di Siracusa, presenta ben 10 scenari di rischio incidentale: 8 della Sonatrach (ex Esso) e 2 della Sasol. È improponibile in quell' area un deposito fisso o mobile. Proponiamo di farlo offshore come a Malta o Livorno". Favorevoli alla realizzazione dell' impianto, con alcuni distinguo, tutte le altre parti invitate a partecipare. Al termine della seduta il Consiglio comunale ha presentato un documento in cui si chiede di: conoscere i motivi che hanno indotto l' **Adsp** ad ubicare a Punta Cugno e non altrove il deposito Gnl; inteso che l' impianto possa essere un' opportunità economica per i gestori privati di valutare



Quotidiano di Sicilia

Catania

eventuali compensazioni per il Comune; di instaurare un dialogo costante tra le parti in causa.

Deposito di Gnl ad Augusta, "sì, ma in rada, lontano dalla terraferma"

Gaetano Scariolo

Un ambientalista dell' area Pd suggerisce un deposito di Gnl in piena rada, lontano dalla banchina. Una proposta legata al rischio di incidente in una zona piena di stabilimenti industriali. Il progetto del deposito di Gnl è stato presentato al Consiglio comunale di **Augusta**. Deposito di Gnl sì "ma in rada, lontano dalla terraferma". Lo afferma Giuseppe Patti, ambientalista dell' area del Pd, in merito alla realizzazione di un sito di stoccaggio di gas naturale liquefatto nel **porto** di **Augusta**, su cui si sono espressi in modo favorevole il sindaco ed il Consiglio comunale di **Augusta** che hanno detto di voler sostenere il progetto, presentato nell' assemblea civica nei giorni scorsi da Confindustria Siracusa. Un sì legato alla possibilità di attirare investimenti freschi ed al tempo stesso di iniziare un percorso di riconversione del polo petrolchimico, le cui emissioni rappresentano un problema non da poco per la popolazione. Il progetto dei privati prevede un deposito galleggiante nell' area del ex pontile Esso, accanto ai cantieri navali Tringali, comunque, a ridosso della terraferma. I rischi "Il deposito di Gnl di per se non rappresenterebbe un rischio di incidente rilevante per le proprietà insite del gas ma è pur vero che se tutto questo fosse realizzato in un' area non così densa di "rischi" non creerebbe nessun problema di sicurezza e di percezione del pericolo da parte della popolazione" spiega a BlogSicilia Patti, per il quale "è ragionevole trovare una soluzione che tranquillizzi la popolazione che vive nel quadrilatero industriale". Deposito off-shore Patti, favorevole comunque alla soluzione del Gnl, paventa delle alternative rispetto al progetto originario. "Penso sia ragionevole ipotizzare - spiega Patti a BlogSicilia che le operazioni di carico e scarico, che definirei delicate per il sistema industriale circostante, possano essere svolte non in banchina, ma sempre in sicurezza, all' interno della diga foranea ma in rada lontano dalla terraferma e per quanto attiene al rifornimento dei mezzi gommati, questo potrebbe avvenire in prossimità dell' asse viario autostradale, non in prossimità della zona industriale". Sentire il parere del territorio. Per l' ambientalista di area Pd, "la necessità di trovare soluzioni alternative a quella proposta e supportata da Confindustria Siracusa è quanto mai necessaria, come è necessario rispettare la volontà popolare qualora venisse interpellata come auspicano le associazioni ambientaliste e che personalmente mi trova in sintonia". L' importanza del Gnl. Sugli effetti positivi, in termini ambientali dell' uso del Gnl, Patti non ha dubbi. "Le proprietà "taumaturgiche" dell' utilizzo dei motori alimentati a gas naturale rispetto a quelli ad olio pesante (tipo gasolio) sono notevoli per la tutela dell' aria e dell' ambiente. L' abbattimento dell' effetto serra con la riduzione del 25% della produzione di CO2 è stato ampiamente studiato; il miglioramento della qualità dell' aria con la diminuzione del 90% delle NOx, del 99% del particolato (PM10) e con l' abbattimento totale del SO2 è un dato incontrovertibile".



Smart port per la Sicilia occidentale: digitale e sostenibilità per le strutture

Un passo avanti nell' ottica della sostenibilità e della gestione digitale dei dati dei porti della Sicilia occidentale che ricadono sotto l' autorità della Sicilia occidentale. Video sorveglianza integrata, gestione e controllo del flusso di dati e informazioni che riguardano l' attività del **porto** ma anche sistemi di efficientamento energetico con l' obiettivo di arrivare alle emissioni zero. Tutto questo è contenuto nel progetto da 22 milioni di euro che lega l' autorità portuale di **Palermo** (su cui ricadono il capoluogo, Termini Imerese, Trapani e **Porto** Empedocle) e il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate da Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Si tratta di un project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato "Smart Port", e che prevede interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di **Palermo**, Termini Imerese, Trapani e **Porto** Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Nel **porto** di **Palermo** sarà realizzata una control room, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale data center locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal **porto** verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port. Un passo, fanno sapere dalla Autorità, "verso le emissioni zero e in linea con il processo di transizione energetica che il nuovo governo nazionale vuole avviare". Lo conferma il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti: "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: "Questo partenariato tra pubblico e privato", conclude Monti, "dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente". (riproduzione riservata)



Nel porto di Palermo sbarca l'innovazione

Gli scali della Sicilia occidentale diventano "smart"

Il pubblico e privato insieme perchè i porti della Sicilia occidentale diventino per primi sostenibili e a emissioni zero. Nelle scorse ore è infatti stata siglata la concessione - di oltre 22 milioni di valore - tra l'Autorità di sistema portuale del mare Sicilia (Adsp) e il raggruppamento d' imprese costituito da Free Energy Saving, Luxmaster e Free Energia, aziende attive nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell'economia circolare, rappresentate da Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving, e Felice Catapano, co-founder di Luxmaster. In pratica si tratta di un project financing che punta alla creazione di un vero e proprio modello in ambito portuale - lo "Smart Port" - che prevede la realizzazione di interventi integrati d'efficientamento energetico dei porti di **Palermo**, Termini Imerese, Trapani e **Porto** Empedocle, e l'introduzione di innovative tecnologie smart che dovrebbero far sì che gli scali, entro il 2041, diventino ad emissioni zero. «Con questo progetto» spiega Pasquale Monti, presidente di Adsp, «agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete per rendere sostenibili e smart i quattro scali». Il progetto prevede una control room nel **porto** di **Palermo**, ossia un presidio del sistema di videosorveglianza, anche da remoto, per il controllo delle aree portuali. E punta a integrare e ammodernare l'attuale datacenter locale per la sicurezza perimetrale e di processo. In più, per informare e indirizzare i visitatori, è prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, tramite App, proporrà ai turisti itinerari ed eventi. B.VIT. riproduzione riservata.



Pubblico e privato insieme, accordo da 22 milioni per investire anche a Termini, Trapani e Porto Empedocle su videosorveglianza e flusso dati

Il fronte del porto si fa smart nel segno dell' innovazione

Monti: saremo apripista nel nuovo processo di transizione energetica

Video sorveglianza integrata, gestione e controllo del flusso di dati e informazioni che riguardano l' attività del porto ma anche sistemi di efficientamento energetico, con l' obiettivo di arrivare alle emissioni zero. Tutto questo è contenuto nel progetto da 22 milioni di euro che lega l' **autorità portuale** di **sistema** (su cui ricadono la città, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) e il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate da Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Si tratta di un project financing (un progetto di finanza che vede i privati investire nella realizzazione di alcune opere e poi gestirle) che introduce un vero e proprio modello in ambito **portuale**, denominato «Smart Port», e che prevede interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Nel porto di Palermo sarà realizzata una control room, cioè un presidio del **sistema** di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale data center locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà itinerari turistici ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port. Un passo, fanno sapere dalla **Autorità**, «verso le emissioni zero e in linea con il processo di transizione energetica che il nuovo governo nazionale vuole avviare». Lo conferma il presidente dell' AdSP, Pasquale Monti: «Con questo progetto apriamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica». Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: «Questo partenariato tra pubblico e privato», conclude Monti, «dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente». (*AGIO*)



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Energia, diventeranno "smart" i porti di Sicilia occidentale

palermo. Scatto in avanti dei porti della Sicilia occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula "Smart port". È stata siglata la concessione, del valore di oltre 22 milioni di euro, tra l' **AdSP** del Mare di Sicilia occidentale e il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving, Luxmaster e Free Energia, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate dall' ingegner Pasquale Ionta, Ceo di Free Energy Saving srl, e da Felice Catapano, co-founder di Luxmaster. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato "Smart Port", e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente dell' **AdSP**, Pasqualino Monti, «con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica». Il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità.

Siglata una concessione da 22 milioni di euro tra Autorità di Sistema Portuale e soggetti privati

Tecnologie ed efficientamento energetico intesa per i porti della Sicilia occidentale

Un project financing innovativo pensato per sviluppare nell' Isola il modello dello Smart port

PALERMO - Scatto in avanti dei porti della Sicilia occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port. È stata infatti siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia occidentale e Rti, il raggruppamento di imprese costituito da Free energy Saving Srl, Luxmaster Srl e Free Energia Spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell'economia circolare, rappresentate dall'ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster Srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito **portuale**, denominato appunto Smart Port, e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, con l'introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente dell'AdSP, Pasqualino Monti: "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l'innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l'efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Nello specifico, il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del **sistema** di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all'integrazione e all'ammodernamento dell'attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: "Questo partenariato - ha concluso Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell'ambiente".

The image shows a newspaper clipping from 'Quotidiano di Sicilia'. The main headline is 'Tecnologie ed efficientamento energetico intesa per i porti della Sicilia occidentale'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Un project financing innovativo pensato per sviluppare nell' Isola il modello dello Smart port'. The article text is partially visible, mentioning a concession of 22 million euros. At the bottom of the clipping, there is a green banner with the text 'SOSTIENI L'INFORMAZIONE' and a call to action: 'Il Quotidiano di Sicilia si fonda su lettori come te, che ogni giorno ci leggono su carta o online. Con il tuo contributo possiamo dare più voce all'informazione e alle inchieste del QdS.' There are also some small logos and contact information at the bottom of the clipping.

Transizione ecologica, i porti della Sicilia occidentale diventano smart

I porti della Sicilia occidentale guardano alla transizione energetica e lanciano per primi la formula Smart port. E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' **Adsp** del Mare di Sicilia occidentale e Rti, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate da Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato 'Smart Port', e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Con questo progetto, afferma il presidente dell' **Adsp**, Pasqualino Monti, "agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante app, disponibile per sistemi ios ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub lot dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: "Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente".



Transizione ecologica, i porti della Sicilia occidentale diventano smart

(Adnkronos) - I porti della Sicilia occidentale guardano alla transizione energetica e lanciano per primi la formula Smart port. E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' Adsp del Mare di Sicilia occidentale e Rti, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate da Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato 'Smart Port', e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Con questo progetto, afferma il presidente dell' Adsp, **Pasqualino Monti**, "agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante app, disponibile per sistemi ios ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub lot dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: "Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude **Monti** - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente".



Porti: Autorità Palermo firma concessione lavori "Smart Port"

Oltre 22 milioni per efficienza energetica degli scali

(ANSA) - PALERMO, 18 FEB - L' **Autorità** di **sistema portuale** della Sicilia occidentale (**Adsp**) ha siglato la concessione, con la formula della finanza di progetto, del valore di oltre 22 milioni di euro con il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell'economia circolare, rappresentate da Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e da Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Il progetto, denominato "Smart Port", ha come obiettivo il miglioramento dei servizi e dell'efficienza energetica dei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l'introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things), secondo lo schema più volte presentato dal presidente dell' **Adsp**, Pasqualino Monti, con il piano industriale per le aree portuali della Sicilia occidentale: riqualificare le aeree per catalizzare velocemente più traffico; costruire e mantenere efficienti le infrastrutture; raggiungere il livello di emissioni zero entro un ventennio. "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, - afferma Monti - tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l'innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l'efficienza energetica degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Nello sviluppo progettuale sono previste, tra le altre cose, la "Control Room" al porto di Palermo, ovvero un presidio del **sistema** di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. Il progetto punta all'integrazione e all'ammodernamento dell'attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, ed al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare ed indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, ed almeno sei totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti gli eventi organizzati sul territorio. (ANSA).



Porti: in Sicilia occidentale al via smart port

Intesa Adsp e Rti per efficientamento energetico

(ANSA) - PALERMO, 18 FEB - E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' AdSP del Mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate dall' ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Lo dice l' **autorità di sistema portuale** del mare Sicilia occidentale in una nota. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito **portuale**, denominato "Smart Port", e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things), continua la nota. Secondo il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti: "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del **sistema** di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. "Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente". (ANSA).



Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

I porti della Sicilia occidentale diventano Smart. Firmata convenzione tra liAdSP ed un raggruppamento di imprese lavoratori del gioco legale scendono in piazza "Siamo allo stremo" Brennero, Baumgartner (ANITA) "Governo italiano chiedi ...

Postato da Economia Sicilia il 18/02/21 Scatto in avanti dei porti della Sicilia occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port. E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' AdSP del Mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate dall' ingegner Pasquale Ionta , ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano , co-founder di Luxmaster srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato "Smart Port", e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di **Palermo**, Termini Imerese, Trapani e **Porto Empedocle**, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti : "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Il progetto prevede un control room nel **porto di Palermo**, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall , server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal **porto** verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source , che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: "Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente".



I porti Sicilia occidentale diventano Smart e lanciano la sfida della transizione energetica

(FERPRESS) - Roma, 18 FEB - Scatto in avanti dei porti della Sicilia occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port. È stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' AdSP del Mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate dall' ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato "Smart Port", e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di **Palermo**, Termini Imerese, Trapani e **Porto** Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti: "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Il progetto prevede una control room nel **porto** di **Palermo**, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS e Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal **porto** verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: "Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente".



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

I porti della Sicilia occidentale diventano Smart e lanciano la sfida della transizione energetica

Firmata la concessione tra l' AdSP e il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia

Redazione

Palermo -Scatto in avanti dei porti della Sicilia occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port. E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' AdSP del Mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate dall' ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato 'Smart Port', e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e **Porto** Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti: 'Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica'. Il progetto prevede una control room nel **porto** di Palermo, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante app, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal **porto** verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: 'Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente'.



I porti della Sicilia occidentale diventano smart e lanciano la sfida della transizione energetica

Scatto in avanti dei porti della Sicilia occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port. È stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' **AdSP** del Mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate dall' ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato 'Smart Port', e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente dell' **AdSP**, Pasqualino Monti: 'Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica'. Il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS e Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: 'Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente'.



I porti della Sicilia occidentale diventano Smart

PALERMO (ITALPRESS) - Scatto in avanti dei porti della Sicilia occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port. E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' **AdSP - Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate da Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito **portuale**, denominato "Smart Port", e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente dell' **AdSP**, Pasqualino Monti: "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del **sistema** di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: "Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente". (ITALPRESS).



Porti della Sicilia occidentale diventano smart

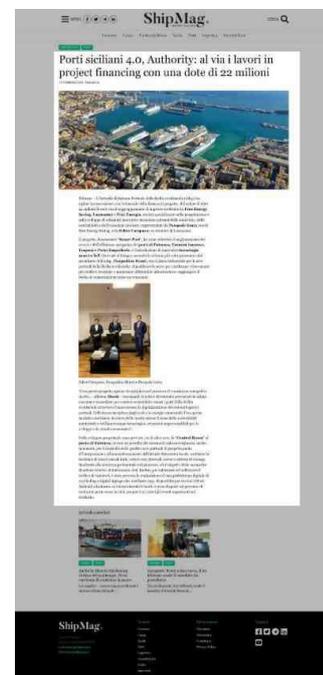
Redazione

PALERMO I porti della Sicilia occidentale diventano smart e lanciano la sfida della transizione energetica. Questi scali, infatti, registrano uno scatto in avanti sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port. E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l'AdSp del Mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell'economia circolare, rappresentate dall'ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl, nella foto insieme al presidente dell'AdSp, Pasqualino Monti. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato Smart Port, e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l'introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente Pasqualino Monti: Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l'innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l'efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica. Il progetto prevede un control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all'integrazione e all'ammodernamento dell'attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: Questo partenariato tra pubblico e privato conclude Monti dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell'ambiente.



Porti siciliani 4.0, Authority: al via i lavori in project financing con una dote di 22 milioni

Palermo L'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia occidentale (**Adsp**) ha siglato la concessione, con la formula della finanza di progetto, del valore di oltre 22 milioni di euro con il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving, Luxmaster e Free Energia, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell'economia circolare, rappresentate da Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving, e da Felice Catapano, co-founder di Luxmaster. Il progetto, denominato Smart Port, ha come obiettivo il miglioramento dei servizi e dell'efficienza energetica dei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l'introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things), secondo lo schema più volte presentato dal presidente dell'**Adsp**, Pasqualino Monti, con il piano industriale per le aree portuali della Sicilia occidentale: riqualificare le aeree per catalizzare velocemente più traffico; costruire e mantenere efficienti le infrastrutture; raggiungere il livello di emissioni zero entro un ventennio. Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, afferma Monti tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l'innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l'efficienza energetica degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica. Nello sviluppo progettuale sono previste, tra le altre cose, la Control Room al porto di Palermo, ovvero un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. Il progetto punta all'integrazione e all'ammodernamento dell'attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, ed al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare ed indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, ed almeno sei totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti gli eventi organizzati sul territorio.



Transizione ecologica, i porti della Sicilia occidentale diventano smart

(Adnkronos) - I porti della Sicilia occidentale guardano alla transizione energetica e lanciano per primi la formula Smart port. E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' Adsp del Mare di Sicilia occidentale e Rti, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate da Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato 'Smart Port', e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso.

Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Con questo progetto, afferma il presidente dell' Adsp, **Pasqualino Monti**, 'agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante app, disponibile per sistemi ios ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, porrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub lot dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: 'Questo partenariato tra pubblico e privato ' conclude **Monti** - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente".



Shipping Italy

Focus

Fotografia dei ro-ro nei porti italiani: unità di carico stabili ma tonnellate in calo del -10,9% l'anno scorso

Nell'anno appena trascorso i porti italiani hanno visto transitare carichi rotabili per complessive 105.086.682 tonnellate, un dato rispetto in flessione del -10,9% rispetto al 2019, mentre in termini di unità di trasporto (camion e semirimorchi) il totale è stato di 5.320.692, vale a dire un -3%. Le unità di carico imbarcate e sbarcate sono state 5.320.692, un valore in flessione del -3% rispetto ai 5.488.435 del 2019. A guidare la classifica come ovvio sono i porti di Messina Tremestieri con 835.490 unità e Villa San Giovanni con 683.591. A seguire Livorno con 469.359 camion e semirimorchi, Genova con 351.862, Catania con 306.077 e Salerno 263.644. Gli altri porti in ordine di traffico sono Olbia (251.781), Palermo (246.387), Trieste (243.528), Civitavecchia (209.381), Napoli (189.877), Cagliari (168.167), Bari (160.004), Ancona (129.474), Brindisi (117.627), Vado Ligure (117.813), Reggio Calabria (96.248). In termini di tonnellate la classifica dei porti più attivi nel traffico ro-ro vede in cima alla classifica l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale con 18.830.341 tonnellate grazie al ruolo in particolare di Livorno con 13.989.301 tonnellate; a seguire il sistema dei porti campani con 12.784.179 tonnellate, di cui 3.983.400 a Napoli e 8.800.779 a Salerno. Terza posizione per l'AdSP del Mar Ligure Occidentale con 12.126.702 tonnellate (di cui 8.596.436 riconducibili a Genova e 3.530.266 a Savona Vado Ligure).



Shipping Italy

Focus

Il transshipment italiano supera quota 4 milioni di Teu grazie anche a Trieste, Genova e Livorno

Il mercato del transshipment di carichi containerizzati nel 2020 è tornato oltre quota 4 milioni di Teu in Italia. Lo certificano le statistiche ufficiali di **Assoport** dalle quali si apprende che il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro (controllato da Terminal Investment Ltd) ha chiuso l'anno appena trascorso con 3.193.364 Teu imbarcati e sbarcati, un dato in crescita del 26,5% rispetto ai 2.522.876 Teu del 2019. Il secondo porto italiano nella speciale classifica del transshipment è Genova con 284.723 Teu (a cui si aggiungono altri 994 Teu di Vado Ligure), in calo del -10,1% rispetto al 2019, seguito da Trieste con 281.693 Teu, dato in flessione del 7,4%, e in quarta posizione da Livorno con 202.834 Teu, ossia quasi il 12% in meno rispetto a dodici mesi prima. Il resto del transshipment di container in Italia è riconducibile agli scali di Cagliari (10.562 Teu), di Ravenna (2.345 Teu) e di Taranto (5.512 Teu). In realtà il numero relativo allo scalo pugliese risulta non corretto perché il terminalista San Cataldo Container Terminal a SHIPPING ITALY aveva fatto sapere a inizio gennaio che dei 5.512 Teu imbarcati e sbarcati nel corso del 2020 solo 88 Teu erano riconducibili a transshipment. Leggi le statistiche dei porti italiani sul sito di **Assoport**



CROCIERE

Msc punta su Seashore, la supernave made in Italy

Nonostante la pandemia, le commesse nel settore delle crociere non si fermano. Msc ha annunciato che, tra sei mesi, in agosto, entrerà in servizio da Genova, la Seashore, realizzata da Fincantieri; è la più grande nave mai costruita in Italia. «Seashore - ricorda Pierfrancesco Vago, executive Chairman di Msc Cruises - rappresenta un'evoluzione della classe Seaside, grazie a maggiori dimensioni e aree arricchite».



a provocarlo è l' aumento dei costi del trasporto marittimo

Il caro noli cambia le rotte

Sale anche l' incidenza dei trasporti sul costo finale dei prodotti. Da qui l' interesse degli importatori per soluzioni alternative modificando le catene di distribuzione

NICOLA CAPUZZO

L' alto costo del trasporto marittimo di merci in container inizia a indurre mutamenti negli scambi commerciali in Italia. Carichi normalmente spediti in container scelgono altre navi (specie le merci di basso valore) oppure gli importatori italiani decidono di approvvigionarsi in altri mercati, Est Europa in primis, perché la tratta marittima della logistica inizia a incidere troppo sul prezzo finale del prodotto. Secondo un' analisi di Unicredit al momento non appare probabile un rischio d' inflazione generato dall' elevato costo delle spedizioni tra Asia ed Europa. «Assumendo che il costo del trasporto incida per il 5% sul valore totale delle merci spedite via mare (fonte Unctad), il prezzo delle importazioni europee potrebbe salire del 2,3%. Ma solo se i noli marittimi dovessero permanere così alti a lungo», spiega Unicredit. «Finora sembra probabile solo una modesta inflazione sul prezzo finale dei beni, ma il trend va monitorato». Secondo il Freightos Baltic Index il nolo per un container standard da 40 piedi trasportato via nave dal Far East all' Europa (la rotta più cara per gli importatori ed esportatori italiani) da novembre a oggi è passato da 2.100 a 7.800 dollari. Un' analisi di Spediporto (associazione spedizionieri genovesi) mostra che noli marittimi quadruplicati nel giro di 12 mesi in realtà incidono molto su alcune categorie merceologiche, meno su altre. In generale, su ogni container da 40' che contenga 50 mila dollari di merce, l' incidenza del trasporto via nave è salita dal 4,6 al 15,3%, e dal 2,8 al 9,5% per quelli da 80 mila dollari, incrementi che potrebbero generare una spinta inflazionistica. Sul nolo attuale da 7.650 dollari per un trasporto dalla Cina al Mediterraneo l' incidenza su un container da 40' carico di legno e simili (valore 5.420\$) è oggi del 141%, su prodotti minerali (11.266\$) del 67,9%, metalli (76.294\$) 10,03%, alimentari (44.984\$) 17%, pellami (82.532 dollari) 9,27%, macchinari (189.322\$) 4,04%, mentre su articoli tipo calzature (1.183.144\$) l' incidenza è solo dello 0,65%. Per i carichi a basso valore è quindi prevedibile un calo degli scambi commerciali o cambi di modalità di trasporto. «L' attuale livello di noli potrà proseguire fino a metà anno», ha dichiarato Paolo Pessina, presidente di Assagenti, in un recente confronto fra compagnie di navigazione e spedizionieri a Milano. Il tutto cancellando le speranze di quanti confidavano in un forte calo delle rate nelle prossime settimane o comunque dopo il Capodanno cinese. «Su un container carico ad esempio di scarpe da ginnastica l' incidenza è dello 0,1% sul prezzo finale del bene, anche con noli in media da 7.500 dollari, cioè il costo del trasporto marittimo non incide sul valore finale dei prodotti ad alto valore aggiunto e in questo la globalizzazione continuerà a fare il suo corso», ha spiegato Gian Enzo Duci di Conftrasporto. Il ripensamento della delocalizzazione (reshoring) per riavvicinare o diversificare i centri di produzione delle aziende, è tornato prepotentemente alla ribalta anche per effetto del caro noli. «Queste rate porteranno a un rallentamento dei traffici globali via mare», ha spiegato Andrea Scarpa di Fedespedi. «E molte aziende italiane stanno già cambiando importatori per cercarne di più vicini. A quel punto cosa metteremo nelle navi da 24 mila Teu?». Sempre da Spediporto Alessandro Pitto ha aggiunto che «per i caricatori il livello di servizio è certo inadeguato». È diventata una corsa a ostacoli trovare la prenotazione, attendere la conferma dal vettore e l' arrivo della nave, trovare



