



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 20 febbraio 2021**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

19/02/2021	<b>FerPress</b> Settore portuale necessita di una semplificazione immediata. Da Assoporti sostegno alla Proposte di Legge Paita e Nobili	25
19/02/2021	<b>Informare</b> Assoporti evidenzia la necessità di una semplificazione immediata delle norme per i porti	26
19/02/2021	<b>Informatore Navale</b> ASSOPORTI: il Settore portuale necessita di una semplificazione immediata	29

19/02/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		30
<u>Dragaggi più semplici, Assoportori appoggia la proposta di legge Paita-Nobili</u>			
19/02/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	31
<u>Legge per semplificazione procedure nei porti</u>			
19/02/2021	<b>Port News</b>	di Redazione	32
<u>Assoportori, la parola d'ordine è semplificare</u>			
20/02/2021	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI	33
<u>Il Settore portuale necessita di una semplificazione immediata</u>			
19/02/2021	<b>Ship Mag</b>		34
<u>Assoportori: Sostemiamo la proposta di legge di Raffaella Paita</u>			
19/02/2021	<b>Shipping Italy</b>		35
<u>Assoportori sposa la proposta di legge di Italia Viva sulla semplificazione portuale</u>			
20/02/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>		36
<u>Porti italiani bruciano 54 milioni di traffico Napoli segna -11,8%</u>			
19/02/2021	<b>ilsole24ore.com</b>	Raoul de Forcade	37
<u>I porti italiani perdono il 10% del traffico merci nell'anno del Covid</u>			
19/02/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		38
<u>Porti italiani nel 2020, traffico cala del 10 per cento</u>			

## Trieste

20/02/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 20	LORENZO DEGRASSI	39
<u>Porti italiani in discesa, ma Trieste tiene</u>			
19/02/2021	<b>ilsole24ore.com</b>	- di Barbara Ganz	40
<u>Al Porto di Trieste arriva Seabin, il bidone che aspira i rifiuti marini</u>			

## Venezia

20/02/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 20	ALBERTO VITUCCI	41
<u>Consorzio in crisi Miani ai dipendenti «Mancano i soldi ma la soluzione c'è»</u>			
20/02/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 21	ENRICO TANTUCCI	42
<u>«Bene i lavori al via in estate Speriamo finiscano in tempo»</u>			

## Savona, Vado

20/02/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 37		43
<u>Ex Mondomarine, i lavoratori chiedono aiuto a Mattarella</u>			

## Genova, Voltri

20/02/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 8		44
<u>Diga, il verdetto finale fra due mesi navi sicure con l'ingresso di levante</u>			
19/02/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	46
<u>Una nuova App per gli autotrasportatori di Genova</u>			
19/02/2021	<b>Ship Mag</b>		47
<u>Nidec Asi, Kaila Haines: Banchine elettriche a Genova Pra' pronte a maggio</u>			
19/02/2021	<b>Shipping Italy</b>		49
<u>I terminalisti mettono in mora la port authority di Genova: chiesti indietro 8 milioni versati alla CULMV</u>			

19/02/2021	<b>Ansa</b>		51
Import di inox origine taroccata, applicato dazio antidumping			
19/02/2021	<b>Genova24</b>	<i>Redazione</i>	52
Porto di Pra', scoperta importazione illecita di tubi cinesi: multa da un milione di euro			
20/02/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		53
Processi logistici a Genova completato il progetto FERS			

## La Spezia

19/02/2021	<b>Citta della Spezia</b>		55
L'idea di Fontana per finire la Pontremolese: "Utilizzo commerciale del tunnel per remunerare project financing"			
19/02/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	56
Fontana: la Pontremolese è fondamentale			
19/02/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		57
Pontremolese, Fontana (Spedizionieri): "Merita di essere nel Recovery fund"			
19/02/2021	<b>Ship Mag</b>		58
Spezia, spedizionieri: Pontremolese aperta ai privati e dentro il Recovery Fund			

## Ravenna

20/02/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b>	Pagina 54	59
La transizione verde sia realmente una crescita			
19/02/2021	<b>Ship Mag</b>		60
Il presidente Rossi (Ravenna) chiede e ottiene il ritiro dell'emendamento su proroga concessioni / Il caso			

## Marina di Carrara

20/02/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b>	Pagina 40	61
«Project financing e concessione di lungo periodo a un privato»			
20/02/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b>	Pagina 57	62
Giallo sul progetto del porto Per il sindaco non esiste			
20/02/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b>	Pagina 57	63
«Non siamo un villaggio industriale Date garanzie sul futuro di Marina»			

## Livorno

19/02/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		64
ADM Toscana, Chiara: Investimenti per potenziare il Porto di Livorno - Brexit: "Impatto ammortizzato"			
19/02/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	66
Il sì della Camera a Luciano Guerrieri			
19/02/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		67
Gloria Dari nominata presidente di Confetra Toscana			

## Piombino, Isola d' Elba

20/02/2021	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b>	Pagina 16	<i>MANOLO MORANDINI</i> 68
Autorità portuale e Comune deciso il tracciato della 398			

20/02/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 62	70
<hr/>		
19/02/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	71
<hr/>		
19/02/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	72
<hr/>		
19/02/2021	<b>Port News</b> <i>di Redazione Port News</i>	73
<hr/>		
20/02/2021	<b>Primo Magazine</b> <i>GAM EDITORI</i>	74
<hr/>		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/02/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 51	75
<hr/>		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/02/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 35	76
<hr/>		
19/02/2021	<b>Ansa</b>	77
<hr/>		
19/02/2021	<b>Ansa</b>	78
<hr/>		
19/02/2021	<b>L'Aquila Blog</b>	79
<hr/>		
20/02/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 43	81
<hr/>		
20/02/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 2	82
<hr/>		
20/02/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 3	83
<hr/>		
19/02/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	84
<hr/>		
19/02/2021	<b>Shipping Italy</b>	85
<hr/>		
19/02/2021	<b>Shipping Italy</b>	86
<hr/>		

## Napoli

19/02/2021	<b>Stylo 24</b>	87
<hr/>		

## Bari

20/02/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b> Pagina 21	88
<hr/>		

20/02/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b> Pagina 24	89
	Statua, parco: chi prende le distanze?	
20/02/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 5	90
	Porto di Bari estende controlli antimafia sotto soglia di legge	

## Brindisi

20/02/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	91
	Porto di Brindisi conferme di progetti	

## Taranto

20/02/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>	92
	Taranto approva il regolamento per Zona franca	

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

20/02/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 34	93
	Tansi: il porto fuori dagli appetiti delle cosche	
20/02/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 18	94
	Tansi dall' ammiraglio Agostinelli	
19/02/2021	<b>LaC News 24</b> <i>di Redazione</i>	95
	Elezioni Calabria, Tansi a Gioia Tauro: «Sottrarre il porto agli appetiti delle cosche»	
19/02/2021	<b>SoveratoWeb.com</b>	96
	Regionali, Tansi incontra Agostinelli al porto di Gioia Tauro e indica la risorsa mare fra le sue priorità	
19/02/2021	<b>TempoStretto</b> <i>Dario Rondinella</i>	97
	Calabria. Regionali, Tansi incontra Agostinelli al Porto di Gioia e indica la risorsa mare fra le sue priorità	
20/02/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 34	98
	Commissariato potenziato per la Polizia di frontiera	
20/02/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	99
	L'eterno commissario a Gioia Tauro	

## Cagliari

20/02/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	100
	A Cagliari nuova nave con la concessione	

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

20/02/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 14	101
	Piano regolatore portuale verso un protocollo d' intesa con l' Autorità dello Stretto	
19/02/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	102
	Tar conferma correttezza AdSp dello Stretto	
19/02/2021	<b>Primo Magazine</b> <i>GAM EDITORI</i>	103
	Conferme del TAR per l'AdSP dello Stretto	
19/02/2021	<b>Reggio Tv</b> <i>Redazione ReggioTV</i>	104
	Vicenda Comet e L' Ancora, il Tar Sicilia dà ragione all' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto	

19/02/2021 **Ship Mag** 105  
Concessioni demaniali, il Tar Sicilia dà ragione a Mega: Azione amministrativa  
corretta

---

19/02/2021 **TempoStretto** *Redazione* 106  
Messina. "Marina del Nettuno" e "L' Ancora", il Tar dice no al rinnovo delle  
concessioni

---

## Palermo, Termini Imerese

19/02/2021 **Il Moderatore** 107  
I porti della Sicilia occidentale diventano smart e fanno da apripista nella  
transizione energetica

---

19/02/2021 **Informazioni Marittime** 108  
Sicilia occidentale, i porti diventano smart

---

19/02/2021 **La Voce dell Isola** *Redazione* 109  
I porti della Sicilia occidentale diventano smart

---

19/02/2021 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 110  
I porti della Sicilia occidentale diventano Smart

---

19/02/2021 **Sicilia 20 News** *di Redazione* 111  
I porti della Sicilia occidentale diventano Smart e lanciano la sfida della  
transizione energetica

---

20/02/2021 **La Gazzetta Marittima** 112  
A Palermo traffici OK

---

## Focus

20/02/2021 **Il Mattino** Pagina 9 *Marco Esposito* 113  
«Non ci sono solo Genova e Trieste sui porti serve una visione globale»

---

20/02/2021 **Bollettino Avvisatore Marittimo** 115  
Porti, futuro elettrico

---

19/02/2021 **Transportonline** 116  
Le opportunità di business della logistica del vaccino

---

20/02/2021 **La Gazzetta Marittima** 118  
Porti verdi: ecco la rotta verso lo sviluppo sostenibile

---

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

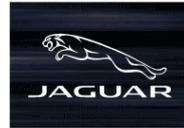
Servizio Clienti - Tel. 02 63797510  
mail: servizioclienti@corriere.it



**Oggi sull'App, domani in edicola**  
Remuzzi, Rizzolatti e D'Agostini  
Dialogo sulla scienza  
a cura di **Antonio Carloti**  
nel supplemento **la Lettura**



**La nuova rubrica**  
L'Amazzacaffè  
di Gramellini, ogni sabato  
il podcast su Corriere.it  
di **Tommaso Pellizzari**  
a pagina 23



## Burocrazia e realtà

### LA SCUOLA PARLI ITALIANO

di **Ernesto Galli della Loggia**

**T**utti gli italiani di qualunque orientamento ideologico, ma proprio tutti, incluso sono sicuro il nostro presidente del Consiglio, anche quando abitava a Francoforte, continuano a chiamarla «scuola elementare». Solo l'organizzazione ministeriale di viale Trastevere, i suoi funzionari, e un manipolo di addetti ai lavori invece, avendo deciso una trentina d'anni fa che bisognava chiamarla «scuola primaria», continuano impertentiti da allora a chiamarla così.  
continua a pagina 32

## In cerca d'identità

### L'ENIGMA (IRRISOLTO) DEI 5 STELLE

di **Marco Imarisio**

**C'**è un posto nella storia per tutti, laddove molto tempo fa uno valeva uno. Anche per il mite Valentino Tavolazzi, consigliere comunale di Ferrara, che proprio non aveva capito dove si trovava. Lui ci credeva sul serio, alla democrazia dal basso. Aveva imparato tutto da Beppe Grillo, del quale postava foto con baci e abbracci reciproci, citava ogni parola, e veniva ricambiato con complimenti come «mente sopraffina e futuro del Movimento». Così sopraffina che nel marzo del 2012 il futuro finì subito.  
continua a pagina 12

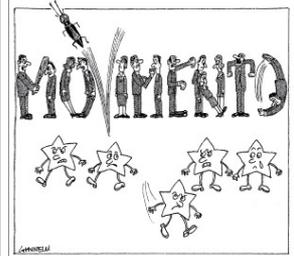
## IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

**I**n un mondo ideale la Pfizer avrebbe dovuto vergognarsi di chiedere certe cifre, ma Ursula von der Leyen che tira sul prezzo dei vaccini mi ricorda un amico fierissimo di avere comprato tre camicie al prezzo di una: al secondo lavaggio, non gliene era rimasta intatta nessuna. Mentre Trump e Boris Johnson riempivano il carrello senza badare a spese, la presidente europea trattava e traccheggiava, dimostrandosi persona prudente e avveduta, al confronto di quei due cacciatori. Purtroppo, non sempre la prudenza e l'avvedutezza sono delle virtù, specie in un'emergenza. Presi alla gola dagli effetti catastrofici delle loro spaccatone, Donald e Bo. Jo. sono stati costretti a scommettere a scatola chiusa sull'efficacia dei rimedi e adesso gli inglesi e gli americani vanta-

## GIANNELLI

LA TRANSIZIONE



di **Francesco Verderami**

**L'**idea di Salvini  
Il centrodestra coltiva un'ambizione politica, non numerica: colorare un governo che non ha colore.  
continua a pagina 15

## Attacchi a Crimi per le espulsioni dei ribelli E ora Di Maio punta al direttivo del M5S

### SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

di **Alessandro Trocino**  
5 Stelle nel caos. La decisione di espellere chi ha votato contro la fiducia a Draghi è sostenuta da Beppe Grillo e Vito Crimi. Ma il capo politico finisce sotto accusa. E i probiviri frenano: aspettare il nuovo organo collegiale. Di Battista: «Non fate gli avvelenatori di pozzì». E ora Luigi Di Maio punta al direttivo del Movimento.  
da pagina 12 a pagina 15

### INTERVISTA CON IL MINISTRO GARAVAGLIA

«Ristori e più crescita  
Il turismo va rilanciato»



di **Paola Di Caro**  
Per il turismo prima «i ristori per l'emergenza» ma «poi serve più competitività» dice il ministro Massimo Garavaglia.  
a pagina 7

Emilia-Romagna, Campania e Molise tornano in arancione. Bonaccini: questo sistema non va più bene

## Regioni contro l'Italia a colori

Al G7 stanziati 7,5 miliardi di dollari. Draghi: vaccinare tutti è un imperativo

di **Fioranza Sarzanini**

**L'**Italia cambia ancora colore. Da domani Emilia-Romagna, Campania e Molise tornano in arancione. Ma i governatori si schierano contro il sistema. Bonaccini: misure uguali per tutti. Questo mentre al G7 vengono stanziati 7 miliardi e mezzo per i vaccini.  
da pagina 2 a pagina 7

## Caso riaperto La cognata di Duhamel e lo scandalo pedofilia



Marie-France Pisier il 24 aprile 2011 fu trovata morta nella sua piscina. Un «suicidio» dai contorni mai spiegati

### Il giallo di Marie-France l'attrice che morì in piscina

di **Stefano Montefiori**

**U**na morte misteriosa. Archiviata come «suicidio». Il caso dell'attrice Marie-France Pisier torna alla ribalta dieci anni dopo. La donna voleva rivelare gli abusi sessuali del cognato, il politologo Olivier Duhamel.  
a pagina 19

## UN ANNO DI VIRUS

da pagina 8 a pagina 11



### LA STORIA DI MATTIA

Il Paziente 1  
«Voglio vivere e dimenticare»

di **Simona Ravizza**



«Voglio dimenticare. Sarò sempre grato ai dottori che mi hanno salvato». Un anno fa, alle 20 del 20 febbraio 2020, all'ospedale di Codogno Mattia, il Paziente 1, scopre di essere positivo al Covid.  
a pagina 8

### LOCATELLI (CTS)

«Sfida e dolore  
Sì, ho pianto»

di **Margherita De Bac**  
a pagina 11

## Minoranza Ursula

no una percentuale di vaccinati molto più elevata della nostra. Invece in Europa la penuria della materia prima ha fatto proliferare il mercato nero e i negozianti autonomi dei singoli Stati, a partire da quello della von der Leyen, la Germania, in una sorta di sovranismo della sopravvivenza. Draghi ha spiegato la differenza tra debito buono e debito cattivo. Chissà se nella prossima lezione (o ripetizione) il Prof illustrerà alla burocrazia europea che esistono anche un risparmio buono e un risparmio cattivo, perché i soldi che l'Europa ha avanzato sui vaccini rischiano di costarci un salasso ben maggiore, nel caso sempre più probabile in cui la latitanza di dosi ci costringesse a rinchiuderli in casa di nuovo.

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/1/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 D.D. Milano  
10220  
9 7711 20 498008



**Da Roma all'Umbria fino al Veneto: tre Procure indagano sugli "spacciatori" di vaccini. E Zaia, che aveva annunciato 27 milioni di dosi, abbassa le penne**



**FINCONTINUO**  
**DIAMO CREDITO**  
alle persone

**il Fatto Quotidiano**  
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

**FINCONTINUO**  
Numero Verde  
**800-180787**  
www.fincontinuo.com

Sabato 20 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 50  
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

#### GIUSTIZIA CONTABILE

**La Corte avverte Draghi: "Niente modello Genova"**

DI FOGGIA A PAG. 5

#### CARTABIA STOPPA IV-FI

**La prescrizione in freezer: altra ritirata renziana**



SALVINI A PAG. 6

#### DEVÌ PURE UN FIUME

**Caso "Crescent", rinvio a giudizio per lady De Luca**

IURILLO A PAG. 14

#### IL COVID E LE VARIANTI

**Rt su: Campania, Emilia R. e Molise tornano 'arancio'**

MANTOVANI E RONCHETTI A PAG. 8-9

#### LABORATORIO SACCO

**Così un anno fa scoprimmo il primo Covid19**

#### Maria Rita Gismondo

Venti febbraio 2020, ore 20. Mi lascio cadere sul divano. Con una certa soddisfazione assaporo la serata tutta mia che sto per trascorrere: un panino, un bicchiere d'acqua. Malgrado ami cucinare, sono troppo stanca anche solo per una frittata. Qualche minuto di zapping e poi alla ricerca di un film, uno di quelli che strappano le lacrime e che fanno "cariare i denti" e che guardo più volte, non per la trama, ma per l'effetto emotivo.

A PAG. 10-11



**BUGANI** "Mandano via quelli che hanno dato il sangue"

**Il M5S caccia i coerenti: linea Crimi in pericolo nei tribunali**

Sono circa 40 i parlamentari espulsi dai gruppi, che ora devono essere valutati dai probiviri. Il Movimento sempre più in difficoltà: scontro con Casaleggio e oggi parla Di Battista

DE CAROLIS E GIARELLI A PAG. 2-3



#### Perché è caduto Conte?

##### » Marco Travaglio

Dopo due giorni di travolgente emozione, commovente, brividi e pelle d'oca per i Grandi Discorsi di Draghi tra Senato e Camera, sobriamente celebrati dalla maggioranza politico-mediatrice modello Pyongyang come il ritorno di Demostene e Cicerone fusi insieme, è finalmente chiaro ciò che il governo farà di buono e giusto (tutto) e di cattivo e sbagliato (niente). Un solo interrogativo resta inevitato: perché è caduto il governo Conte-2? Breve catalogo di opzioni.

**Incapace.** Conte era un premier incapace con ministri scappati di casa provenienti da partiti incompetenti ed è stato travolto dal "fallimento della politica" e dalla "crisi di sistema"? Draghi governa coi partiti incompetenti che appoggiavano Conte (più Lega, FI ecc.) e con 9 dei suoi ministri più 2 tecnici (Bianchi e Colao) che operavano con lui. Poi ci sono Brunetti, Gelmini, Giorgetti & C.

**Recovery Plan.** Conte aveva fallito sul piano, scritto coi piedi, in perenne ritardo e con una governance accentrata fra Mef, Mise e Affari Ue tipica dei dittatori, roba da cestinare e rifare da capo? Draghi dichiara al Senato che "il precedente governo ha già svolto una grande mole di lavoro sul Programma", "finora costruito in base a obiettivi di alto livello" che ora "dobbiamo approfondire e completare, ma le missioni del Programma resteranno quelle enunciate nei documenti del governo uscente". Resta da fare ciò che due mesi di crisi impedirono a Conte di fare: "rafforzarlo per gli obiettivi strategici e le riforme che li accompagnano". E la governance? Draghi l'accetra al Mef, molto più dell'accentratore Conte.

**Pandemia.** Conte ha fallito sulla gestione della pandemia, con le arlecchinesche Regioni a colori, le troppe chiusure, i ritardi sui vaccini, i disastri di Speranza, Arcuri e Cts? Draghi dichiara al Senato: "Ringrazio il mio predecessore Giuseppe Conte che ha affrontato una situazione di emergenza sanitaria ed economica come mai era accaduto dall'Unità d'Italia". Conferma Speranza, il Cts e probabilmente Arcuri. E sui vaccini - salvo che riesca a fabbricarli in proprio - attende anche lui notizie dalla Commissione europea, quella dei competenti che si son fatti fregare dalle case farmaceutiche con contratti suicidi.

**Prescrizione.** Conte ha fallito perché non voleva cancellare la blocca-prescrizione di Bonafede? Draghi non la nomina, la Cartabia la rinvia a data da destinarsi e gli emendamenti contrari vengono ritirati da FI, Iv, Azione e +Europa che fino all'altro ieri li ritenevano urgentissimi e decisivi.

**Giustizia.** Conte, presentando al Senato il suo secondo governo, annunciò "una riforma della giustizia civile, penale e tributaria, anche attraverso una drastica riduzione dei tempi".

SEGUE A PAGINA 24

**CINGOLANI** SI CIRCONDA DI RENZIANI E UOMINI DI CONFINDUSTRIA

# L'Ambiente in mano ai nemici dell'ambiente



**"PREMIO ATILA" MACCHÉ GRILLINO: IL NEOMINISTRO SMANTELLA IL POOL DEL 5 STELLE COSTA E INGAGGIA CERRETO (BOSCHIANO DEL CASO TEMPA ROSSA), L'UOMO DI BONOMI E I "GALLETTI MEN"**

PALOMBI A PAG. 4

#### LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Il governo va a destra a pag. 3 • **Fini** I lockdown e i fragili a pag. 18
- **Davigo** Prescrizione e lungaggini a pag. 14 • **D'Agostino** I 2 cognomi a pag. 13

#### USA, NON SOLO TRUMP

**Da Cuomo a Cruz la grande figuraccia dei gemelli diversi**

GRAMAGLIA A PAG. 17



#### CHE C'È DI BELLO

**Il film su Nilde Iotti, il giudice che mente e la narrativa araba**

DA PAG. 20 A 23

#### La cattiveria

La Meloni: "Ci siamo seduti dalla parte del torto".  
I 5 Stelle: "Ci siamo seduti dalla parte del torto"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT



quotidiano Sped. in Abb. Postale - 36.535/9000 Con. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, L. 1/2002 MILANO

ANNO XXVI NUMERO 43 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 20 E DOMENICA 21 FEBBRAIO 2021 - € 2,50 + € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

La prima foto da Marte dice che lì ci siamo noi, e la scienza. Capaci di scoprire l'infinitamente piccolo e l'infinitamente grande

E' difficile fare un lavoro di gruppo quando si è onnipoten- ti", dice l'omnisessante alieno Q mentre sale a bordo del Enterprise di Star Trek: The Next Generation. Ora che tra gli umani, per causa di forze maggiori, l'omnipotenza non va più di...

resto quel che rende da oltre mezzo secolo il viaggio dell'Enterprise "così affascinante è il fatto di permettere al dramma umano di estendersi molto oltre l'ambito umano", alla ricerca di nuovi mondi e di nuove ipotesi scientifiche, spiegava Lawrence M. Krauss in un libro di molti anni fa, La fisica di Star Trek. Dopo 470 milioni di chilometri e 202 giorni di viaggio il rover della missione Mars 2020 ha raggiunto il Pianeta rosso e lo esplorerà per due anni marziani (887 giorni). La prima fotografia che ha scattato mostra la sua ombra, proiettata sul suolo di Marte. Una straordinaria soggettiva che è una firma, come l'ombra dell'elicottero all'inizio di Shining: "Siamo noi che raccontiamo la storia". Solo che "noi" non è nessun occhio umano che guarda, ma è il suo-robot, è Perseverance, è Perseverance, è Perseverance. Eppure ci siamo noi umani, dentro la sua ombra artificiale. L'urgenza e la necessità di sapere sono nostre.

Né il primo rover a sbarcare su Marte, non sono le prime foto. Ma ha una missione che lo rende differente, decisivo, e giustifica la fascinazione con cui il suo arrivo su Marte è stato seguito da milioni di persone. Perseverance deve cercare qualsiasi traccia minerale, chimica o fossile che possa dimostrare un'altissima forma di vita. E' un'idea che ha una domanda sull'universo che è più della semplice ricerca di minerali preziosi, quella che giustifica l'odierna corsa allo spazio. C'è anche l'eterna utopia dell'incontro (prima o poi ci sarà una cosa Inclusivity). Cinquant'anni fa Pioneer 10 partì verso Giove, ma il suo "inseguitore" era un uomo e una donna, nel caso qualcuno avesse voluto conoscerli. Su Marte Perseverance ha portato una targa che raffigura la Terra, il Sole e Marte uniti da linee in codice Morse che significano "Explore as one". E microchip con dieci milioni di nomi dell'iniziativa

"Send your name to Mars". Il lander israeliano Genesis (bersaglio parti per la Luna con dati digitali che contenevano l'intera Bibbia e un memoriale dei sopravvissuti della Shoah. Non si va mai nello spazio per rapacità (che senso avrebbe una missione Greed?) ma sempre per conoscere meglio se stessi e l'altro. Nell'anno scorso 2021, chissà quale anno marziano sarà, il viaggio della parva di un'urgenza umana e di una rinnovata fiducia nella scienza e nella tecnologia. Perseverance è partita a luglio 2020, mentre gli scienziati erano impegnati nella ricerca sull'infinitamente piccolo: scovare il virus, trovare il vaccino. Ma nello stesso tempo si è messo a lavorare sul grande anche alla scoperta dell'infinitamente grande. Il sistema solare, il Pianeta rosso finalmente visto da vicino. Perché non siamo onnipotenti, ma l'indomabile volontà di conoscere è dentro di noi. Accesa, rossa come Marte.

Il piccolo a metà marzo La via di Draghi per arginare il virus passa per le mini zone rosse

Altre tre regioni arancioni. Il nodo delle varianti. Così a Chigi si studia un sistema di strette locali

Le dimissioni di Miozzo

Roma. A metà pomeriggio Agostino Miozzo tira un mezzo sospiro di sollievo. "Se si confermerà questo cambio di atteggiamento, avremo già fatto un bel passo avanti". Perché in effetti Roberto Speranza ha da poco annunciato la firma delle ordinanze con cui di- zione arancione di Campania, Emilia e Molise (che s'aggiungono a Toscana, Liguria, Abruzzo e Trentino) e nessuno ha alzato la solita cagnara di contestazioni e prese di distanza. E così il dottore padovano, che all'insediamento del nuovo governo ha rassegnato le sue dimissioni da capo del Cts nelle mani del ministro della Salute (in un gesto di garbo istituzionale non privo di qualche cenno polemico) senza ricevere ancora alcun riscontro, prova a sorridere: "Speriamo che Mario Draghi porti ad adottare un nuovo metodo: più serenità e meno esternazioni pubbliche".



Varianti regionali "Pronti al lockdown. Non si deve sottovalutare". Intervista al governatore Marsilio

Roma. Il governo chiederà il suo Abruzzo o saranno i contagi dell'Abruzzo a convincerlo che si deve chiudere tutto e nuovamente? "Se il ministro Roberto Speranza deciderà di chiudere io non mi opporro. Ci sono due province, Pescara e Chieti, che stanno combattendo con la variante inglese. Una variante che mi sembra sia stata sottovalutata. Sta aggredendo i giovani, saturando nuovamente le terapie intensive. Non serve angosciare un paese ma neppure ridicolizzarlo". Marco Marsilio, presidente dell'Abruzzo, di Fdi, dice al Foglio che un lockdown perso non serve ma che lui "farà quello che serve e che mi auguro di non fare". In Abruzzo cosa sta accadendo? "Si sta verificando quello che molti esperti, a mio avviso, hanno sottovalutato". (Carpone segue a pagina quattro)

Il silenzio di Arcuri

La quiete del commissario è un sintomo di fragilità, ma anche della sua capacità di adattarsi

Roma. Per la seconda settimana consecutiva niente conferenza stampa del Commissario straordinario Domenico Arcuri, quella in cui venivano snotate le cifre sulla pandemia e sulla campagna di vaccinazione. L'ultima risale al 5 febbraio, quando il presidente Mattarella aveva appena affidato a Mario Draghi l'incarico per formare un nuovo governo. La settimana successiva, il 12 febbraio, l'appuntamento è stato rinviato per "rispetto istituzionale", poiché Draghi avrebbe dovuto presentare la lista dei ministri. Una motivazione poco comprensibile, visto che nel frattempo si sono regolarmente svolte le conferenze stampa dell'Istituto superiore di sanità. Ieri l'incontro con la stampa di Arcuri è saltato di nuovo, e stavolta non si conosce il motivo. (Carpone segue a pagina quattro)

Draghi nel labirinto dei mandarini

La politica li associa ai peggiori, ora devono dimostrare di essere adatti al governo dei migliori. Draghi, i burocrati, l'immobilismo e l'altra grande sfida: scegliere bene tra rivoluzioni e restaurazione

Restaurazione o rivoluzione? Ieri mattina, il presidente del Consiglio, Mario Draghi, è intervenuto all'inaugurazione dell'anno giudiziario della Corte dei conti e nel suo breve discorso introduttivo ha scelto di affrontare con parole nuove e non scontate un tema importante sul quale si misurerà parte del successo del suo governo: la capacità di questo esecutivo di costruire in collaborazione un rapporto diverso rispetto al passato. Draghi, rigirando come un calzino la teoria grillina dell'immobilismo come unica forma di legalità consentita, ha ricordato alla magistratura contabile quanto parte della fermezza di una buona amministrazione pubblica dipenda dalla capacità che ogni "controllo sia rapido, perché le decisioni della Corte, quando intervengono, non lontanano dagli atti sottoposti a controllo, pur se intransigenti, inevitabilmente vengono applicati, non a meno della loro efficacia". Ha affermato che l'assenza di velocità nella burocrazia "è la perdita di fiducia verso le istituzioni, che faceva la fiducia nel futuro".



identificati come dei frenetici del governo (Garofoli tra il 2014 e il 2016, quando si trovava al Mef, era decisamente poco amato da Renzi, per poi essere letteralmente detestato dal M5s ai tempi in cui lui e l'attuale ministro Daniele. Franco vennero definiti da Rocco Casolino i pezzi di m. del Mef). E sono tutti volti scelti per fare quello che Draghi ha in mente. Al di là di questo, però, il fatto che per far funzionare la macchina, per portarla dove il pilota intende condurla. Ma sono anche nomi, particolare non irrilevante, che nei prossimi mesi, soprattutto quelli che si trovano a Palazzo Chigi, verranno convocati a vista da tutti coloro che all'interno del governo potrebbero essere tentati a un certo punto di mettere in campo la così detta opzione Danpi, qualora qualcosa dovesse andare storto: dire a nuova (cioè al mandarino) perché suocera intenda (cioè Draghi). Burocrazia, burocrati, grand commis e nuovi mandarini. La sfida nella sfida di Draghi in fondo è anche qui: scegliere tra restaurazione e rivoluzione. In bocca al lupo.

Un Festival in zona gialla. Anzi zona Biondo

Quanto possa destabilizzare il showbiz internazionale, o anche solo il comparto italiano, la possibile esclusione da CONTRIO MASTRO CILEGIA Festival di Moreno il Biondo, cantante della band romagnola Extraliscio, non lo sapremo davvero valutare. Ma "spiaze per i ragazzi", come direbbe Senno Inzaghi. Però nell'ottica dell'imminente "Santoro" non sarebbe senza il pubblico e tutto quanto il resto, la notizia è di quelle che terranno il paese sulle spine (tanto a Roma è attesa, gli italiani possono dedicarsi alle cose che più interessano). Dopo aver discusso settimane se aprire o chiudere, se fare il Festival in zona rossa o

America is back

Biden chiede agli europei di unirsi alla battaglia per la democrazia. L'Ue non è pronta

Bruxelles. "America is back", ha detto ieri all'Europa Joe Biden, chiedendo ai membri dell'Unione europea di unirsi nella battaglia esistenziale che definirà questo secolo, quella tra la democrazia e i regimi autoritari che vogliono imporre il loro stile al mondo. "Siamo in America da un dibattito fondamentale sul futuro e la direzione del nostro mondo", ha spiegato il presidente americano alla Conferenza sulla sicurezza di Monaco. Da un lato "quelli che sostengono che, di fronte a tutte le sfide che abbiamo, dalla quarta rivoluzione industriale alle pandemie globali, l'autocrazia è il modo migliore di andare avanti". Cina e Russia. Dall'altro "quelli che sostengono che la democrazia è essenziale per affrontare queste sfide". Stati Uniti ed Europa. Nella battaglia "la democrazia prevale", ha detto Biden. "La democrazia non è accaduta per caso. Dobbiamo difenderla, batterci per lei, rafforzata, rinnovarla". Per il presidente americano, "dobbiamo dimostrare che il nostro modello non è una reliquia della storia. E' il modo per rivitalizzare le promesse del nostro futuro". L'Europa è pronta per la battaglia? A giudicare dalle risposte di Merkel, Macron e Macron, incoerenti ad armarsi e partire da sola. "Abbiamo bisogno della Cina per affrontare problemi globali come cambiamento climatico e biodiversità", ha detto Merkel. La nuova America sulla sicurezza "è anche dialogo con la Russia", ha detto Macron. Nel discorso alla Conferenza sulla sicurezza di Monaco, Biden ha voluto innanzitutto rassicurare i europei: "Il fine dell'Ue, il Reddito di cittadinanza e resta una soluzione dubbia, pigra, ma nessuno si sentirebbe ora di tornare indietro, nemmeno i teorici e i pratici del libero mercato". L'economista con il suo risvolto scienziata e antisentimentale, con il suo corteggio di novaxite e balle varie apocalittiche, è uno scanzonatore intonato e incompreso. Ma la transizione ecologica blue&green sembra premiare la loro nuova ambizione verde, e così i grillini e quella nebulosa da cabaret che è il grillismo. Anzi il grillismo? E' stato un ritrovato: è cambiato l'incarico, ma l'approccio e lo status sono quelli di sempre, con l'aggiunta della presidenza italiana del G20. Semmai il debutto riguarda Joe Biden, presidente americano impegnato nella sua prima giornata di restaurazione: riallacciare i rapporti transatlantici e internazionali dopo il trabucchetto di Trump. E si tratta di un parziale debutto anche per il padrone di casa, il premier britannico Boris Johnson, che ha la presidenza del G7 e che per la prima volta si presenta come leader di un paese uscito dall'Ue. Proiettato con il monarca davanti e la tazza con le ondate del vertice del G7 - che si terrà dall'11 al 13 giugno a Carbis Bay, sulla spiaggia della Cornovaglia - Johnson è diventato virale perché, durante le presentazioni, è stato interrotto dalla cancelliera Angela Merkel che parlava in tedesco a un collaboratore: ci senti Angela? Dovresti chiudere il microfono, ha detto e "to mute Merkel" è stato il giochetto sociale del pomeriggio. Lo spin di Downing Street ha fatto sì che vicino a "G7" ci fosse sempre il concetto di "Global Britain" per ribadire che, finito il matrimonio con l'Ue, ora il Regno Unito è pronto a nuove avventure geopolitiche e commerciali. Al cuore della riunione informale del G7 c'è stato il "vaccino" o meglio la loro distribuzione a livello mondiale. L'obiettivo è garantire la fornitura di vaccini per tutti perché, come dice Johnson, si deve andare veloci per uscire dalla mentalità dei lockdown, e bisogna anche prendersi la responsabilità di dire: "Never again", mai più.

Il G7 dei vaccini

Insieme per aiutare i paesi più poveri. Ma si discute sul come e quando. Il tono di BoJo

Milano. Lo chiamano debutto, ma in realtà per Mario Draghi l'incontro con i capi di Stato del G7 è stato un ritrovato: è cambiato l'incarico, ma l'approccio e lo status sono quelli di sempre, con l'aggiunta della presidenza italiana del G20. Semmai il debutto riguarda Joe Biden, presidente americano impegnato nella sua prima giornata di restaurazione: riallacciare i rapporti transatlantici e internazionali dopo il trabucchetto di Trump. E si tratta di un parziale debutto anche per il padrone di casa, il premier britannico Boris Johnson, che ha la presidenza del G7 e che per la prima volta si presenta come leader di un paese uscito dall'Ue. Proiettato con il monarca davanti e la tazza con le ondate del vertice del G7 - che si terrà dall'11 al 13 giugno a Carbis Bay, sulla spiaggia della Cornovaglia - Johnson è diventato virale perché, durante le presentazioni, è stato interrotto dalla cancelliera Angela Merkel che parlava in tedesco a un collaboratore: ci senti Angela? Dovresti chiudere il microfono, ha detto e "to mute Merkel" è stato il giochetto sociale del pomeriggio. Lo spin di Downing Street ha fatto sì che vicino a "G7" ci fosse sempre il concetto di "Global Britain" per ribadire che, finito il matrimonio con l'Ue, ora il Regno Unito è pronto a nuove avventure geopolitiche e commerciali. Al cuore della riunione informale del G7 c'è stato il "vaccino" o meglio la loro distribuzione a livello mondiale. L'obiettivo è garantire la fornitura di vaccini per tutti perché, come dice Johnson, si deve andare veloci per uscire dalla mentalità dei lockdown, e bisogna anche prendersi la responsabilità di dire: "Never again", mai più.

Che fare dei grillini?

Alleanza occasionale sì, è riuscita. Strategica? Troppo. Compagni di strada? Forse. Vita dopo il vaffa

Che fare dei grillini? C'è chi dice che bisogna prendersi in carico per la seconda volta il governo, un'alleanza politica e elettorale con il centro riformista rappresentato da Renzi, Calenda e Bonino, e c'è chi dice che bisogna gettarsi mani e piedi nel sociale, riattivare in forme nuove la lotta delle classi, schierarsi decisamente non con i moderati ma con gli arrabbiati (Mario, ma Tronti). Io i grillini li ho sempre trattati male, loro mi hanno trattato peggio. Ma non sono ossessionato dalla loro presenza, anche perché non li guardo, non li leggo, mi limito a aspettare le loro mosse opportuniste o obbligate che convergono alla mia idea di governabilità del paese, di buon senso, di funzionamento performativo, trasformativo se non trasformista, del sistema politico italiano. Il pilastro del mondo a eccezione di tutti gli altri, migliori sulla carta ma up to a point nella pratica (da noi il trumpismo minore è durato un anno e sei è letteralmente spiaggiato). I grillini sono stati cialtroni, inquantitanti, minacciosi, antidemocratici perché antipolitici e antipolitici perché antidemocratici, sempre anticulturali perché per lo più crassamente ignoranti e incompetenti. Ma all'appuntamento con l'antipolitico sono arrivati puntuali, dopo aver rischiato la pelle sotto la prepotenza del Truce, e per il resto si sono spesso rivelati sorprendenti anticipatori. Ma una soluzione dubbia, pigra, ma nessuno si sentirebbe ora di tornare indietro, nemmeno i teorici e i pratici del libero mercato. L'economista con il suo risvolto scienziata e antisentimentale, con il suo corteggio di novaxite e balle varie apocalittiche, è uno scanzonatore intonato e incompreso. Ma la transizione ecologica blue&green sembra premiare la loro nuova ambizione verde, e così i grillini e quella nebulosa da cabaret che è il grillismo. Anzi il grillismo? E' stato un ritrovato: è cambiato l'incarico, ma l'approccio e lo status sono quelli di sempre, con l'aggiunta della presidenza italiana del G20. Semmai il debutto riguarda Joe Biden, presidente americano impegnato nella sua prima giornata di restaurazione: riallacciare i rapporti transatlantici e internazionali dopo il trabucchetto di Trump. E si tratta di un parziale debutto anche per il padrone di casa, il premier britannico Boris Johnson, che ha la presidenza del G7 e che per la prima volta si presenta come leader di un paese uscito dall'Ue. Proiettato con il monarca davanti e la tazza con le ondate del vertice del G7 - che si terrà dall'11 al 13 giugno a Carbis Bay, sulla spiaggia della Cornovaglia - Johnson è diventato virale perché, durante le presentazioni, è stato interrotto dalla cancelliera Angela Merkel che parlava in tedesco a un collaboratore: ci senti Angela? Dovresti chiudere il microfono, ha detto e "to mute Merkel" è stato il giochetto sociale del pomeriggio. Lo spin di Downing Street ha fatto sì che vicino a "G7" ci fosse sempre il concetto di "Global Britain" per ribadire che, finito il matrimonio con l'Ue, ora il Regno Unito è pronto a nuove avventure geopolitiche e commerciali. Al cuore della riunione informale del G7 c'è stato il "vaccino" o meglio la loro distribuzione a livello mondiale. L'obiettivo è garantire la fornitura di vaccini per tutti perché, come dice Johnson, si deve andare veloci per uscire dalla mentalità dei lockdown, e bisogna anche prendersi la responsabilità di dire: "Never again", mai più.

prendersi i loro voti, se possibile, e puntare, si parla ovviamente di Pd, su un'alleanza politica e elettorale con il centro riformista rappresentato da Renzi, Calenda e Bonino, e c'è chi dice che bisogna gettarsi mani e piedi nel sociale, riattivare in forme nuove la lotta delle classi, schierarsi decisamente non con i moderati ma con gli arrabbiati (Mario, ma Tronti). Io i grillini li ho sempre trattati male, loro mi hanno trattato peggio. Ma non sono ossessionato dalla loro presenza, anche perché non li guardo, non li leggo, mi limito a aspettare le loro mosse opportuniste o obbligate che convergono alla mia idea di governabilità del paese, di buon senso, di funzionamento performativo, trasformativo se non trasformista, del sistema politico italiano. Il pilastro del mondo a eccezione di tutti gli altri, migliori sulla carta ma up to a point nella pratica (da noi il trumpismo minore è durato un anno e sei è letteralmente spiaggiato). I grillini sono stati cialtroni, inquantitanti, minacciosi, antidemocratici perché antipolitici e antipolitici perché antidemocratici, sempre anticulturali perché per lo più crassamente ignoranti e incompetenti. Ma all'appuntamento con l'antipolitico sono arrivati puntuali, dopo aver rischiato la pelle sotto la prepotenza del Truce, e per il resto si sono spesso rivelati sorprendenti anticipatori. Ma una soluzione dubbia, pigra, ma nessuno si sentirebbe ora di tornare indietro, nemmeno i teorici e i pratici del libero mercato. L'economista con il suo risvolto scienziata e antisentimentale, con il suo corteggio di novaxite e balle varie apocalittiche, è uno scanzonatore intonato e incompreso. Ma la transizione ecologica blue&green sembra premiare la loro nuova ambizione verde, e così i grillini e quella nebulosa da cabaret che è il grillismo. Anzi il grillismo? E' stato un ritrovato: è cambiato l'incarico, ma l'approccio e lo status sono quelli di sempre, con l'aggiunta della presidenza italiana del G20. Semmai il debutto riguarda Joe Biden, presidente americano impegnato nella sua prima giornata di restaurazione: riallacciare i rapporti transatlantici e internazionali dopo il trabucchetto di Trump. E si tratta di un parziale debutto anche per il padrone di casa, il premier britannico Boris Johnson, che ha la presidenza del G7 e che per la prima volta si presenta come leader di un paese uscito dall'Ue. Proiettato con il monarca davanti e la tazza con le ondate del vertice del G7 - che si terrà dall'11 al 13 giugno a Carbis Bay, sulla spiaggia della Cornovaglia - Johnson è diventato virale perché, durante le presentazioni, è stato interrotto dalla cancelliera Angela Merkel che parlava in tedesco a un collaboratore: ci senti Angela? Dovresti chiudere il microfono, ha detto e "to mute Merkel" è stato il giochetto sociale del pomeriggio. Lo spin di Downing Street ha fatto sì che vicino a "G7" ci fosse sempre il concetto di "Global Britain" per ribadire che, finito il matrimonio con l'Ue, ora il Regno Unito è pronto a nuove avventure geopolitiche e commerciali. Al cuore della riunione informale del G7 c'è stato il "vaccino" o meglio la loro distribuzione a livello mondiale. L'obiettivo è garantire la fornitura di vaccini per tutti perché, come dice Johnson, si deve andare veloci per uscire dalla mentalità dei lockdown, e bisogna anche prendersi la responsabilità di dire: "Never again", mai più.

Prepararsi al voto

In Germania ci sono molte elezioni da organizzare in lockdown. Parola d'ordine: calma

Berlino. Vaccino "per tutti quelli che lo vorranno" entro il 21 settembre. E' la data indicata dalla cancelliera Angela Merkel per la chiusura della campagna vaccinale in Germania. Il 18 febbraio risultava vaccinato per la prima volta il 3,71 per cento dei tedeschi, e per la seconda il 1,97. Eppure nella Repubblica federale la data delle istituzioni va avanti. Il 26 settembre i tedeschi votano per rinnovare il Bundstag: da qui ad allora, però, i seggi elettorali apriranno molte altre volte. Si comincia il 14 marzo con il rinnovo dei parlamenti di Renania-Palatinato (4 milioni di abitanti, capitale Magenza) e Baden-Württemberg (11 milioni, Stoccarda). Il giugno si vota in Sassonia-Anhalt e il 12 settembre si vota nelle amministrative in Bassa Sassonia. Unica eccezione la piccola Turingia dove lo scorso gennaio, durante il picco delle morti da Covid-19, è stato deciso di rimandare le elezioni dal 25 aprile a fine settembre. Intanto, nei due Länder più vicini al voto gli amministratori sono calmi. Il governo guida verde di Stoccarda non ha allungato l'orario delle elezioni (in Germania si vota tradizionalmente un solo giorno dalle 8 alle 18) ma "gli elettori possono fare un uso del voto per corrispondenza e ci aspettiamo un'affluenza per corrispondenza molto più alta", spiega al Foglio un portavoce del ministero Interno locale, che ricorda poi l'ordinanza: "Gli elettori sono tenuti a indossare una maschera FFP2 al seggio elettorale". Sulla stessa linea anche il ministro della Sanità (guida socialdemocratica di Magenza) votò tutti per corrispondenza, non si può ma gli elettori trascorrono solo pochi minuti nel seggio elettorale, le regole sull'uso della maschera, l'igiene delle mani e il distanziamento si applicano anche qui". (Daniel Mosser)

Rinunciare al voto Chi fa il feto e chi ha paura dell'ipotesi (concreta) di rimandare le amministrative

Roma. Se è vero che il governo Draghi è nato anche per evitare una campagna elettorale in piena pandemia, una recrudescenza del contagio potrebbe spazzare via anche le elezioni amministrative in programma a giugno. Quando si voterà per i sindaci, tra le altre città, di Roma, Milano, Torino, Bologna e Napoli. Una strada che acquista concretezza man mano che le proiezioni sulle varianti predicono un innalzamento esponenziale dei casi, e si torna a evocare lo spettro del lockdown. Soluzione, quella del rinvio elettorale, vista favorevolmente dal Pd, che non ha ancora sciolto il dilemma: da seguito all'alleanza rossogialla o mettere in discussione la linea zigarettiana con un congresso? Fatto sta che i dem, a esclusione di Milano, non hanno ancora candidati ufficiali di primarie, per dire, rimangono tuttora un'ipotesi. Mentre il centrodestra il rinvio lo teme: ha una coalizione collaudata che spera di poter vincere. Sicuramente ostentata ovunque tranne che a Roma, dove le tribune ben si intonano al contesto così sbadato. Beppe Sala guarda con apprensione, convinto di avere vinto di perdere. E lo stesso prova Virginia Raggi, che pare voglia fare della confusione della capitale una delle leve per la rielezione: per questo accelera per un'incoronazione a Rousseau. E per chiudere la partita prima che Pd e Cinque stelle abbiano il tempo di convergere su qualcun altro. (Luca Roberto)

Dal 1994  
www.solferinoimmobiliare.it

# il Giornale

Dal 1994  
www.solferinoimmobiliare.it

9 771124 883008

SABATO 20 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 43 - 1.50 euro\*

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

DAL 1974 CONTRO IL CORO

## COLPO AL SISTEMA

# Il Csm caccia il pm che cacciava Forza Italia

Allontanato il procuratore di Reggio Emilia, confermata la tesi di Palamara: messo lì dal Pd per aiutare i suoi politici Salvini a processo, Lamorgese e Di Maio lo difendono

Luca Fazzo

Marco Mescolini ha mentito ai suoi sostituti, negando quasi di avere conosciuto Luca Palamara. Ha dettato i tempi delle indagini e delle perquisizioni in modo da non intralciare i lavori della giunta rossa. Ha trasformato la Procura di Reggio Emilia in un ufficio diviso, dove il sospetto di essere arrivato al suo posto grazie all'appoggio del Pd non si è mai dissolto. Il Csm lo ha trasferito per «incompatibilità ambientale».

a pagina 4; servizi da pagina 2 a pagina 5

## CHI PUÒ DIRE

### LA VERITÀ SULLA GIUSTIZIA

di Alessandro Sallusti

Sia pure nel silenzio imbarazzato e imbarazzante di quasi tutti i giornali qualcosa si muove dentro l'ovattato e misterioso mondo della magistratura, scosso dalle rivelazioni di Luca Palamara. Teri la commissione disciplinare del Csm ha disposto la rimozione da procuratore capo di Reggio Emilia e l'allontanamento dalla regione Emilia di Marco Mescolini, il pm messo lì dal «sistema Palamara» e autore di spericolate e insensate inchieste contro esponenti di Forza Italia, prima fra tutte quella che ha innescato il calvario giudiziario di Giovanni Paolo Bernini (importante dirigente del Centrodestra assolto per ben cinque volte), riportata con coraggio alla luce da Nicola Porro nella sua «Quarta Repubblica» di lunedì scorso.

Marco Mescolini non è un magistrato qualsiasi, è il prototipo del magistrato allevato dal «sistema» raccontato da Palamara che, ancora oggi, politica e informazione insistono a schivare, probabilmente perché imbarazzate complici. Diventato magistrato, Mescolini si innamora della politica e finisce distaccato, siamo nel 2007, al ministero dell'Economia del secondo governo Prodi. Rientrato in servizio a Parma, con la protezione del «sistema», si scatena contro gli amministratori di centrodestra e protegge - lo ammette oggi il Csm nella sua sentenza di licenziamento - i politici di sinistra (che ricambiano l'attenzione sponsorizzandolo in ogni modo al Csm), ritardando e intralciando le indagini dei colleghi che osano puntare lo sguardo da quella parte.

Quando si dice che la magistratura ha alterato il corso della politica e della democrazia si intende proprio questo. Ci voleva la confessione liberatoria di Palamara per scoprirlo? E quanti Mescolini hanno operato indisturbati in questi anni, usando la giustizia come una clava politica? Basterebbe ricostruire, indagare, ci vorrebbe una commissione d'inchiesta che andasse a fondo. Ma una maggioranza che ha in seno Pd e Leu, cioè i padrini politici di Mescolini, può permettersi di cercare una verità a loro così scomoda? Possono i giornali che per anni hanno tenuto borbore ai tanti Mescolini fare il loro lavoro in libertà e sostituirsi ai pavidoli politici? Domande retoriche, perché le risposte sono già scritte: no, non possono. Noi possiamo, e lo faremo.

## INCONTRO DI MANETTARI

### Di Pietro ora chiama i transfughi grillini

Felice Manti

a pagina 6



MANI TESE | L'ex leader Idv Antonio Di Pietro

### Il «Big bang» dei 5 Stelle Esclusi in 36, è guerra

Di Sanzo a pagina 7

## STORICO ED EX DIRETTORE

### Profezia di Mieli: Draghi attento agli attacchi dei pm

a pagina 3

## L'INTERVISTA Giuliano Pisapia

### «Toghe più deboli Difficile per loro fermare le riforme»

di Stefano Zurlo

a pagina 2

## LOMBARDIA E LAZIO GIALLE. L'ISS: «STATE IN CASA»

### Svolta soft con le Regioni Ma ora protesta la sinistra

Francesca Angeli e Andrea Cuomo

Lombardia e Lazio restano gialle ma l'Iss avvisa: ridurre i contatti. Emilia, Campania e Molise in arancione. Ira Bonaccini: «Misure uguali per tutti». Molte zone rosse localizzate.

alle pagine 12-13

## CONSIGLIO DI STATO

### «Ilva va spenta» Acciaio italiano a un passo dall'estinzione

di Nicola Porro

Teri si è compiuto l'ennesimo balletto giudiziario sul corpo martoriato dell'Ilva. Il consiglio di Stato non ha voluto concedere la sospensiva alla decisione del Tar di spegnere le attività a caldo dell'acciaieria. Quella che fu l'azienda siderurgica più importante d'Europa, comprata dai Riva surclassando l'offerta dei Lucchini, che impiegava 23mila dipendenti e fatturava più di dieci miliardi di euro (dati 2011), è di fatto morta. E tra poco ritornerà, come un cadavere, nelle mani dello Stato. Invitalia, si quella di Arcuri per intenderci, si è già beccata 400 milioni pubblici per sfilarla alla cordata ArcelorMittal, oggi in affitto, e che non vede l'ora di scappare. Male che vada, il gruppo franco-indiano ha un concorrente, anzi il concorrente più tosto, fuori gioco. Per sempre.

Vedremo come il governo Draghi riuscirà a gestire il dossier più complesso che si è ritrovato sul tavolo: il più pericoloso, per le sue dimensioni economiche e sociali, e il più arrugginito, per i tempi (quasi dieci anni) che ha consumato. Nel frattempo un processo eterno ha visto arrivare (...)

segue a pagina 11

De Francesco a pagina 11

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE) IL BUIO COVRE IL PAESE. IN UN'ORA, IL CSM HA DISPOSTO LA RIMOZIONE DI MARCO MESCOLINI DA PROCURATORE CAPO DI REGGIO EMILIA.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**

Nuovo farmaco con formula Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve. Più spazio alla vita.

Segui il tuo medico. Leggi il foglio illustrativo. Laila è un medicinale che può avere controindicazioni. Evitare l'uso prolungato. Evitare l'uso prolungato. Evitare l'uso prolungato.

## STIPENDI SFORBICIATI DI 60 EURO

### Microtagli ai parlamentari: Merkel si scopre populista

Tony Damascelli

Angela Merkel chiede un sacrificio al popolo tedesco. Non solo il prolungamento del lockdown al 7 marzo, ma un colpo di demagogia über alles, i 709 deputati del Parlamento dovranno rinunciare, dal prossimo primo luglio, a sessanta euro e cinquanta centesimi del loro salario mensile, che vale

10.083,47 euro al lordo.

Non c'è wurstel per gatti al Bundestag, è il momento di dare l'esempio, il virus non molla, anzi tende a crescere; nonostante la Brexit, la variante inglese si è infilata nei sedici Länder della Germania, dunque tocca ai deputati offrire il petto, dalla parte del portafoglio, per (...)

segue a pagina 15

## L'INCHIESTA

### Il «mediatore» dei vaccini? Si occupava di pelletteria

Nino Materì

a pagina 14

## PRODOTTE A SIENA

### Speranza Italia Le monoclonali funzionano con le varianti

Maria Sorbi

a pagina 15

# IL GIORNO

SABATO 20 febbraio 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

La baby ginnasta sestese, una gamba amputata

**Giorgia, forza e talento conquista Italia's got talent «Sogno delle vere gare»**

Lana a pagina 18



Uno speciale di 12 pagine

**Il Paziente 1 Un anno fa iniziava la lotta**

All'interno

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## La Lombardia resta in zona gialla

La nuova mappa dell'Italia. L'indice di contagio di poco sotto l'1 salva la regione. Fontana: limitazioni localizzate efficaci Peggiora la Campania. Ora i governatori mettono in discussione il sistema delle aree colorate. Si allarga l'inchiesta sui vaccini

Servizi da pag. 3 a pag. 7  
e nelle **Cronache**

Le sfide per riformare l'Italia

**San Mario, fai il miracolo: cambia tutto**

Bruno Vespa

**A** guidare il Paese è andata una persona normale. Uno che saluta i 630 deputati con un 'buonasera'. Parla poco. Parla chiaro. Si è proposto di fare alcune cose molto difficili, altre rivelatesi finora impossibili a ogni governo.

Noi (che abbiamo il virus dell'ottimismo) crediamo che Draghi riuscirà a convincere - via Europa - le multinazionali a rilasciare i permessi per produrre i vaccini in Italia. Avere trenta milioni di vaccinati entro giugno significa stroncare la malattia e salvare l'economia turistica. Paradossalmente è la sfida principale, ma anche la meno difficile. La vera svolta di Draghi va misurata sul resto.

Continua a pagina 2

L'ASTROBIOLOGA TERESA FORNARO, UNICA ITALIANA DELLA MISSIONE MARTE  
«DALLE ROCCE CAPIREMO SE C'È VITA, CHE EMOZIONE L'ARRIVO DEL ROVER»

## LA MARZIANA



Teresa Fornaro  
33 anni

Baldi a pagina 12

DALLE CITTÀ

Milano

**Rsa e malati Covid 30 famiglie chiedono 100 milioni di danni**

A.Gianni nelle **Cronache**

Milano

**La maxi-truffa del ladro di casa Ecclestone**

Palma nelle **Cronache**

**DOMANI IN REGALO SPECIALE WEEKEND + SALUS**



21 febbraio 2001, il massacro che sconvolse l'Italia

**Novi Ligure 20 anni dopo Le vite di Erika e Omar**

G. Moroni a pagina 16



Elisabetta toglie i titoli al nipote e a Meghan

**Niente corone, siete fuggiti La Regina degrada Harry**

Bonetti a pagina 15

**MT** motori elettrici

27 ANNI

M.T. Motori Elettrici s.r.l.  
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy  
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

**IO COMPRO ITALIANO**



Oggi 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



Domani su Alias D

**WINSTON CHURCHILL** Erik Larson, Andrew Roberts: due libri adottano prospettive opposte per incrociare la vita dello statista britannico



Visioni

**Intervista** Marina Davydova, direttrice della rivista «Theatre Magazine», racconta la scena teatrale in Russia  
**Kamila Mamadnazarbekova** a pagina 12

quotidiano comunista oggi con ALIAS  
**il manifesto**

■ CON LE MONDES DIPLOMATIQUE ■ FEBRO 2.00

SABATO 20 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 43

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

**CODOGNO UN ANNO FA, IL PRIMO PAZIENTE ACCERTATO**

**Varianti, focolai destinati ad allargarsi**

■ Secondo l'ultimo monitoraggio dell'Istituto Superiore di Sanità, l'indice Rt è in leggera crescita a 0,99, e il dato indica un contagio praticamente stabile. Ma per gli esperti «questa settimana si osserva un peggioramento nel livello generale del rischio».

Emilia-Romagna, Campania e Molise passano dalla zona gialla a quella arancione. L'Iss organizza una nuova "indagine rapida" per monitorare la velocità con cui si propagano le varianti.

Per quella inglese, i primi dati mostrano un'accelerazione

del 35-40%, rispetto ai ceppi tradizionali.

Un anno fa il primo paziente accertato a Codogno, grazie all'intuizione dell'anestesista Annalisa Malara. Da allora tutto è cambiato, ma la sanità lombarda è rimasta al palo.

**CAPOCCI, MAGGIORI PAGINE 6 E 7**

**FONDI E DOSI AI PIÙ POVERI**  
**Il G7 promette: vaccini in comune**

■ Al G7 virtuale in attesa dell'incontro in presenza di giugno, i sette paesi più ricchi del mondo annunciano di voler condividere le dosi di vaccino in ec-

cesso che si sono accaparrati in questi mesi, lasciando 130 paesi a secco. Al debutto internazionale, Biden aderisce al programma Covax. **MERLO A PAGINA 8**

**Draghi**  
**Nel basso profilo della politica la causa del governo**

PIER GIORGIO ARDENI

A l di là della querelle se questo sia un governo tecnico o politico - ogni governo è politico - resta un'anomalia della «strana» legislatura: è il terzo governo affidato a persona non eletta o a capo di un partito. — segue a pagina 15 —

**Destra al governo**  
**Migranti, l'argine di Draghi alla prova dei fatti**

FILIPPO MIRAGLIA

L e dichiarazioni di Draghi, a proposito dei diritti delle persone di origine straniera, poche righe e molto generiche, sembrano indicare una continuità con il precedente governo, in coerenza con la conferma di Lamorgese al Viminale. — segue a pagina 5 —

**America Psycho**  
**Tre scenari futuri e possibili per Trump**

FABRIZIO TONELLO

C i sono tre scenari nel futuro di Trump: nel primo potrebbe finire in galera; nel secondo potrebbe andare in esilio e nel terzo potrebbe ritrovarsi a dormire in macchina. A dire la verità ce n'è anche un quarto. — segue a pagina 8 —



**Partita Ilva**

Il Consiglio di Stato dice No alla sospensiva chiesta da ArcelorMittal dello spegnimento dei forni inquinanti della ex Ilva di Taranto. Lo scontro lavoro-ambiente sul tavolo del nuovo governo: «Pronti a usare i fondi del Recovery per una produzione green» **PAGINA 4**

**5 STELLE**  
**Partono 36 lettere: «Fuori dai gruppi»**



■ La lettera è arrivata nel primo pomeriggio. Vergata su carta intestata dei gruppi parlamentari M5S: serve a espellere i 15 senatori e 21 deputati che non hanno votato la fiducia a Draghi. Ma dovranno esprimersi i probiviri, che sono spaccati. E oggi parla Di Battista. **SANTORO A PAGINA 2**

**all'interno**

**Giustizia** *Cartabia, è sua la prima mossa politica*

ANDREA FABOZZI **PAGINA 3**

**L'intervista** *Oddati (Pd): «L'alleanza con M5S resta»*

ANDREA CARUGATI **PAGINA 3**

**Nucleare** *Gli Usa aprono all'Iran, ma con cautela*

MICHELE GIORGIO **PAGINA 8**

**STORICA SENTENZA**  
**«Gli autisti Uber sono dipendenti»**

■ La Corte suprema del Regno Unito ha stabilito che gli autisti di Uber devono essere trattati come lavoratori dipendenti e non come autonomi. La sentenza è definitiva e la piattaforma digitale americana che permette di collegare autisti privati ai passeggeri in tragitti urbani non potrà più fare ricorso. Ecco come la decisione dei giudici inglesi può cambiare l'economia delle piattaforme digitali. A cominciare dai ciclotaxi delle consegne a domicilio che, anche in Italia rivendicano lo status di dipendenti **CICCARELLI PAGINA 4**

**CASO GREGORETTI**  
**Lamorgese e Di Maio smentiscono Salvini**



■ Più tecnica Lamorgese, più politico Di Maio. A Catania per l'udienza preliminare sul caso Gregoretti i due ministri confermano che l'indicazione di un porto per una nave con migranti spetta al ministero dell'Interno. **LANIA A PAGINA 5**

**Lele Corvi**



10270  
9 770255 213517

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Epml/CRM/232103





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 50  
ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 20 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A SCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO L20

**Verso Sanremo**  
Orietta Berti: sono l'ultima melodica e lancio la sfida ai giovani big  
Enzo Gentile a pag. 14



**Dopo il ko in Euro League**  
Osimhen-Napoli patto per il rilancio e torna Koulibaly  
Taormina e Ventre alle pagg. 16 e 17



**Il campione assoluto**  
Schwazer, intrigo internazionale  
La Wada accusa «Siamo inorriditi»  
Emiliano Bernardini a pag. 12



**Il paese e Draghi**  
GLI STATALI  
MENTALITÀ  
DIFFICILE  
DA CAMBIARE

Alessandro Campi

Nel suo intervento di ieri alla cerimonia d'inaugurazione dell'anno giudiziario 2021 della Corte dei Conti, Mario Draghi ha nuovamente parlato, dopo averlo già fatto durante il suo discorso alle Camere per la fiducia, della necessità di riformare (ai diversi livelli) la macchina amministrativa pubblica: il sistema nervoso che fa funzionare ogni Stato e che nel caso di quello italiano ha un urgente bisogno (ma lo diciamo da anni...) di essere resa più moderna, efficiente e funzionale.  
Continua a pag. 35

**Punto di Vespa**  
LE RIFORME  
E IL RISCHIO  
SABBIE  
MOBILI

Bruno Vespa

Aguidare il Paese è andata una persona normale. Uno che saluta i 630 deputati con un "buonasera". Parla poco. Parla chiaro. Si è proposto di fare alcune cose molto difficili, altre rivelatesi finora impossibili a ogni governo. Noi (che abbiamo il virus dell'ottimismo) crediamo che Draghi riuscirà a convincere - via Europa - le multinazionali a rilasciare i permessi per produrre i vaccini in Italia. Avere trenta milioni di vaccinati entro giugno significa stroncare la malattia e salvare l'economia turistica.  
Continua a pag. 35

## Allarme contagi tra i ragazzi

►La Campania passa in arancione: i casi tra i 6 e i 18 anni aumentati del 50% in due settimane  
Gli esperti: «Partita la terza ondata, state a casa». Allo studio un lockdown nazionale leggero

**Piazza San Giovanni Maggiore** Tutte le notti assembramenti anche dopo le 22



**Napoli, la piazza che si ribella al coprifuoco**

Genarro Di Biase in Cronaca

● Varianti del virus e pressione ricevuti sugli ospedali. Sono i motivi della decisione del passaggio della Campania, da domani, in zona arancione. Il governatore De Luca: «Vedo troppa rilassatezza». Tornano limitazioni per ristoranti, bar. Chiusi musei e mostre.

● In Campania, tra i ragazzi, preoccupa il tasso di contagio tra i giovanissimi. Nella fascia d'età tra i 6 e i 18 anni, infatti, la percentuale di diffusione è aumentata del 50%. E preoccupano le scene di assembramenti.

● La situazione della diffusione del Covid preoccupa in tutto il Paese. Gli esperti invitano a rimanere a casa considerando la facile diffusione delle varianti: «È partita la terza ondata», dicono.

Conti, Evangelisti, Mautone, Pappalardo e P. Russo alle pagg. 2, 3 e 5

## Scuola, gli esami senza gli scritti

►Le regole per la terza media e la maturità  
Torna il voto di ammissione, prof in fuga

Un solo colloquio e la commissione esaminatrice tutta interna. L'impianto dell'esame di maturità 2021 resta uguale a quello dello scorso anno. Si parte il 16 giugno, gli orali dovrebbero andare avanti fino alla fine del mese di giugno. E qui potrebbero

sorgere nuovi problemi, che invece un anno fa non c'erano: la mancanza dei professori nel caso, che trova per ora contrari i presidi, di allungamento del calendario scolastico. Alle Medie torna l'esame in presenza.  
Loiacono a pag. 7

**Questione Mezzogiorno Ennio Cascetta**

«Porti e alta velocità la priorità sta al Sud»

«Alta velocità e porti per il Sud»: la ricetta di Ennio Cascetta.  
Esposito a pag. 9



**Il piano per l'ambiente Chicco Testa**

«La svolta green parta dalle pratiche arretrate»

«La svolta green? Dalle origini». È il parere di Chicco Testa.  
Santonastaso a pag. 8



**Il gruppo Alternativa**  
La fuga dei 5Stelle su 339 eletti già fuori in 94

Antonio Menna

Erano partiti in 339, dopo tre anni sono 245. Ben 94 defezioni in 36 mesi. Numeri da record per la diaspora grillina. Perso per strada quasi il 28% dei seggi. A marzo 2018 erano stati premiati dagli elettori, altrimenti la rappresentanza istituzionale sarebbe evaporata.  
A pag. 11

**L'inchiesta sulle minacce per la statua di Maradona**  
Napoli, l'assessore con il bengala e l'amico ultrà di casa in Comune

Leandro Del Gaudio

Silenzi e amnesie da parte degli assessori comunali di Napoli ascoltati dal pm nell'inchiesta sulla statua di Maradona, il progetto di realizzare un monumento in onore dell'asso argentino, finito al centro di un'inchiesta per presunte pressioni di teppisti e hooligan sul Comune. Risposte appena accennate da parte di Eleonora De Majo e Ciro Borriello, sentiti come testimoni e potenziali parti offese di un progetto - ordi-



to dagli ultrà - di insediarsi nella stanza del Comune per controllare il progetto legato alla statua del Pibe. Intanto la Procura ha deciso di mandare la Digos in casa della De Majo (che convive con il leader di insorgenza Egidio Giordano, assessore alla terza municipalità). E sul possesso di sette zette fumogeni, da usare in cortei e manifestazioni spesso non pacifiche, l'assessore ha parlato di botti di Capodanno dimenticati in un cassetto. Sono scattate due denunce.  
In Cronaca

**CAPSULE O PONTI STACCATI?**

**PONTEFIX®**

**FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI**

**PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO**

da **FIMO IN FARMACIA** [www.fimosrl.it](http://www.fimosrl.it)

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT.M. SANITÀ DEL 26/04/2010



# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 143-N° 50  
ITALIA

NAZIONALE



Sabato 20 Febbraio 2021 • S. Eleuterio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**Cortina, slalom gigante**  
Favola De Aliprandini vince l'argento a 30 anni  
Ai Mondiali fa meglio della fidanzata olimpionica  
Nicolio nello Sport



**Anticipi, riscatto Fiorentina**  
Lazio, i giorni della verità oggi la Samp all'Olimpico e martedì tocca al Bayern  
Roma, emergenza difesa  
Angeloni, Carina e Magliocchetti nello Sport



**Il Messaggero**  
**BEEP!!!**  
[motori.ilmessaggero.it](http://motori.ilmessaggero.it)

**Il servizio pubblico**  
**Il cambio di mentalità difficile da realizzare**

Alessandro Campi

Nel suo intervento di ieri alla cerimonia d'inaugurazione dell'anno giudiziario 2021 della Corte dei Conti, Mario Draghi ha nuovamente parlato, dopo averlo già fatto durante il suo discorso alle Camere per la fiducia, della necessità di riformare (ai diversi livelli) la macchina amministrativa pubblica: il sistema nervoso che fa funzionare ogni Stato e che nel caso di quello italiano ha un urgente bisogno (ma lo diciamo da anni...) di essere resa più moderna, efficiente e funzionale.

Un apparato burocratico che si limita ad applicare in modo formalistico la massa enorme di leggi e regolamenti che ne determinano la vita interna e i rapporti col mondo esterno, ha detto Draghi parlando dinnanzi al Senato, non è affatto una garanzia di trasparenza ed equità. L'eccesso di adempimenti e procedure cui sono tenuti i cittadini e le imprese rischia, al contrario, di produrre discrezionalità e di alimentare la corruzione. Se ne deduce che la semplificazione dei procedimenti amministrativi - indicata come un obiettivo al quale dedicare ogni sforzo nell'immediato futuro - «serve per snellire e accelerare i processi decisionali pubblici». Considerando anche che «proprio le farraginosità degli iter e la moltiplicazione dei passaggi burocratici spesso sono la causa inaccettabile di ritardi amministrativi ma anche il terreno fertile in cui si annidano e prosperano i fenomeni illeciti».

Continua a pag. 18

## Polizza salva-dirigenti per sbloccare le pratiche

► Draghi denuncia «C'è troppa paura di firmare gli atti»

ROMA Una polizza assicurativa per salvare i dirigenti e sbloccare le pratiche. È la prima mossa cui si sta pensando contro la paura di decidere che paralizza le amministrazioni pubbliche. Ma c'è anche chi va oltre e chiede di abolire l'abuso d'ufficio. Draghi: «C'è troppa paura di firmare gli atti».

Bassi e Errante alle pag. 6 e 7

### L'intervista

Cassese: «Abolire l'abuso d'ufficio: reato troppo vago»

Diodato Pironc

«Abolire l'abuso d'ufficio, è un reato troppo vago». L'ex giudice costituzionale Sabino Cassese accusa anche la Corte dei Conti.

A pag. 7

### La scissione nei cinquestelle

Ecco Alternativa, gruppo dei ribelli M5S un parlamentare su tre pronto alla fuga

ROMA Il nome per il nuovo gruppo dei fuoriusciti M5S è «Alternativa». Si vedrà se il progetto a cui pensa chi ha avuto il cartellino rosso dopo l'istituzione sulla fiducia al governo Draghi



Si concretizzerà sul serio. Ma un parlamentare su tre si dice pronto all'addio. Il pianeta pentastellato sta andando in frantumi con tanti piccoli satelliti. Di Battista si defila.

Pucci a pag. 8

### Il nodo del Fisco

La riforma Irpef e l'importanza dei consumatori

Giuseppe Vegas

Nelle sue dichiarazioni programmatiche, il presidente del Consiglio Draghi ha affermato (...)

Continua a pag. 18

## Lazio in giallo, ancora per poco

► Stretta per Emilia, Molise e Campania. Gli esperti: «È già partita la nuova ondata»  
Con il boom delle varianti il governo pensa a un periodo di zona arancione nazionale

La Regina: «Niente più incarichi e ruoli ufficiali per Harry e Meghan»



«Via dalla famiglia Reale»

Meghan e Harry privati dei ruoli reali Marconi a pag. 10

ROMA Si amplia il numero delle regioni arancioni, il Lazio per ora resta giallo. «Nuova ondata».

Servizi da pag. 2 a pag. 4

## Sfratti, niente blocco se il provvedimento è di oltre un anno fa

► Milleproroghe, ok nella maggioranza per i casi di morosità convalidati prima del lockdown

Luca Cifoni

Intesa trovata sugli sfratti, con l'obiettivo di attenuare il blocco: a partire da aprile potrebbe ripartire il "rilascio" degli immobili se la morosità è precedente al marzo 2020 e se il negozio non ha chiuso.

A pag. 9

Maturità solo orale e con il caos prof

ROMA Anche quest'anno l'esame di maturità sarà solo orale. C'è il problema dei prof.

Lolacono a pag. 5

## Revenge porn a Torino: 13 mesi alla preside, 12 a una mamma

Foto hot della maestra, condanne per la chat

TORINO Prima l'ex fidanzato che per "vendicarsi" manda agli amici del calcetto un video hot che la ritrae, quindi la madre di un'alunna che lo rilancia in rete screditandola, infine la preside che la licenzia. Ora preside e mamma sono state condannate e la giovane maestra è stata riconosciuta vittima di revenge porn. «Sono soddisfatta - commenta l'insegnante - la verità è uscita fuori anche se dopo anni. La vittima sono io. Nessuno mi ha mai chiesto scusa e per colpa di questa vicenda non ho più trovato lavoro. Io voglio solo tornare a fare la maestra d'asilo».

Nicola a pag. 13

### La rissa fatale al diciassettenne

Formia, domiciliari dopo le coltellate «Non voleva uccidere quel ragazzo»



LATINA Ha potuto riabbracciare i familiari nel primo pomeriggio, dopo che il giudice gli aveva concesso gli arresti domiciliari. C.B., 17 anni ancora da compiere, ritenuto l'autore dell'omicidio del coetaneo Romeo Bondanese, a Formia, è accusato di omicidio preterintenzionale.

Del Giacco e Gionti a pag. 11

## BILANCIA, VIVERE CON INTENSITÀ

Buogiorno, Bilancia! Mimose della Riviera, mirto della Costiera, alloro di Sicilia... Tutti i profumi del Mediterraneo, mare di Venero, si sentono in questo sabato illuminato dalle stelle più belle, proprio per voi. Sono momenti che devono essere vissuti pienamente, senza chiedersi sempre come e perché, è giunto il momento di liberarsi... In amore siete talvolta noiosi con la vostra pretesa di equilibrio ad ogni costo. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

## «Zuckerberg paghi le news». Il sì di Londra

Guerra degli Stati a Facebook la Ue al fianco dell'Australia

BRUXELLES L'Australia suona la carica, il resto del mondo - Europa in testa - risponde. La battaglia contro i giganti del web iniziata dall'altro capo del pianeta entra nel vivo e anche la Ue scende in campo a fianco di Scott Morrison, il premier australiano che ha visto Facebook "spagnere" le news dalle home page dei suoi cittadini in risposta a un tentativo di regolamentazione delle piattaforme online. Von der Leyen: «Azione comune contro l'illegalità. Equo compenso agli editori per le news».

Rosana a pag. 10

## De Scalzi (Eni) «Addio petrolio, siamo partiti»

Roberta Amoroso

«L'anno più difficile è alle spalle, ora guardiamo al futuro con fiducia. Eni sarà un gruppo a zero emissioni già nel 2050». Lo dice l'ad Claudio Decalzi.

A pag. 14

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

# il Resto del Carlino

SABATO 20 febbraio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Duetto al festival fra il tecnico e il bomber

**Sinisa Mihajlovic  
canta a Sanremo  
col suo amico Ibra**

Rabotti a pagina 33



Allarme in mare

**La plastica  
soffoca  
l'Adriatico**

Gradara e Principini a pagina 19

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## L'Emilia-Romagna torna arancione

La nuova mappa dell'Italia. Marche nella fascia gialla, Toscana in bilico ma non cambia colore. Solo lockdown locali in Lombardia Peggiora la Campania. Ma ora i governatori mettono in discussione il sistema delle aree colorate. Si allarga l'inchiesta sui vaccini

Servizi  
da p. 3 a p. 7

Le sfide per riformare l'Italia

**San Mario,  
fai il miracolo:  
cambia tutto**

Bruno Vespa

**A** guidare il Paese è andata una persona normale. Uno che saluta i 630 deputati con un 'buonasera'. Parla poco. Parla chiaro. Si è proposto di fare alcune cose molto difficili, altre rivelatesi finora impossibili a ogni governo.

Noi (che abbiamo il virus dell'ottimismo) crediamo che Draghi riuscirà a convincere - via Europa - le multinazionali a rilasciare i permessi per produrre i vaccini in Italia. Avere trenta milioni di vaccinati entro giugno significa stroncare la malattia e salvare l'economia turistica. Paradossalmente è la sfida principale, ma anche la meno difficile. La vera svolta di Draghi va misurata sul resto.

Continua a pagina 2

L'ASTROBIOLOGA TERESA FORNARO, UNICA ITALIANA DELLA MISSIONE MARTE  
«DALLE ROCCE CAPIREMO SE C'È VITA, CHE EMOZIONE L'ARRIVO DEL ROVER»

## LA MARZIANA



Teresa  
Fornaro  
33 anni

Baldi a pagina 12

DALLE CITTÀ

Bologna, di sabato pomeriggio

**Rapine e risse  
Ragazzini violenti  
terrorizzano  
il centro storico**

Tempera in Cronaca

Bologna, tre arresti

**Tentano il colpo  
travestiti  
da finanziari**

Servizio in Cronaca

Bologna, il caso del quadro

**Il Morandi  
ritrovato  
e costato 5 euro**

Buscaroli in Cronaca



21 febbraio 2001, il massacro che sconvolse l'Italia

**Novi Ligure 20 anni dopo  
Le vite di Erika e Omar**

G. Moroni a pagina 16



Elisabetta toglie i titoli al nipote e a Meghan

**Niente corone, siete fuggiti  
La Regina degrada Harry**

Bonetti a pagina 15

**MT**  
motori elettrici

27 ANNI

M.T. Motori Elettrici s.r.l.  
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy  
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

**IO COMPRO ITALIANO**

GECAR nuova concessionaria OPEL

SABATO 20 FEBBRAIO 2021 IL SECOLO XIX

GECAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXV - NUMERO 43, 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

Casa, macchinina, telefonini: regole e novità Una vita in affitto

Proprietari e inquilini, tutti gli obblighi voce per voce. Auto, a chi conviene il noleggio a lungo termine

IL SUPPLEMENTO DOMENICALE Specchio e la pratica salutare dei diecimila passi al giorno

Specchio

INDICE

Table with 2 columns: Page, Title. Includes Primo Piano, Cronache, Commenti, Economia/Marittimo, Genova, Programmi Tv, Arte, Sport.

Lunedì 22 febbraio l'inserito di 8 pagine in omaggio con IL SECOLO XIX

DOMANI IN ABBINAMENTO / A SO CENTESIMI PIU' IL PREZZO DEL GIORNALE



«LEGALITÀ SENZA PARALIZZARE» Draghi parte dalla burocrazia: «È necessario semplificarla»

La prima uscita pubblica di Draghi dopo la fiducia è alla Corte dei Conti, dove il premier inaugura l'anno giudiziario alla presenza del Capo dello Stato.

SERVIZI / PAGINA 8

ROLLI



L'ANALISI

MAURIZIO MICHELINI

IL MODELLO GENOVA NON È SOLO UNO SLOGAN

Il "modello Genova" va e torna di moda con una certa facilità in questo Paese. Ciclicamente è esaltato, avvertito, ignorato a seconda del contesto in cui viene evocato.

L'ARTICOLO / PAGINA 13



UCCISA A COLTELLATE IN UN NEGOZIO A GENOVA ARRESTATO L'EX: CONFESSA

SERVIZI / PAGINE 11 E 23

La polizia scientifica all'ingresso del negozio "Jolly Calzature" di via Colombo, dove è avvenuto il delitto

BALOSTRO

IN ITALIA CRESCONO I CONTAGI. IPOTESI STRETTA. TOTI: NOI IN CONTROTENDENZA, SPERIAMO DI TORNARE IN GIALLO

Vaccinazioni in Liguria, scendono in campo anche i medici di famiglia

Accordo per immunizzare gli under 55 e prenotare il posto agli over 80

LAPROVINCIA GENOVESE

Edoardo Meoli e Emanuele Rossi

Aumentano i punti di somministrazione. Giù i tempi di attesa

L'aumento dei posti liberi ha spinto molti utenti a cancellare la prenotazione per cercare una soluzione più comoda.

DE FAZIO EVIANI / PAGINE 2-3

IL PIANO PER GLI ESAMI

Flavia Amabile

Maturità dal 16 giugno senza prove scritte. Terza media in presenza

Scuola, pronto il piano del ministro Bianchi. Alla maturità solo prove orali, esame di terza media in presenza.

IL LAVORO

Genova, terminalisti contro l'Authority per i conti Culmv

Simone Gallotti

Un documento dei terminalisti genovesi mette in mora l'Authority portuale sui conti della Culmv. Secondo Confindustria, «il presidente Paolo Sagnorini non ha vigilato sui camalli».

L'ARTICOLO / PAGINA 14



Ex Ilva, il governo avanti con Invitalia. Idea golden power

Paolo Baroni

Terzi incontro al ministero dello Sviluppo tra i sindacati e i neoministri Giorgetti e Orlando. Sul tavolo, la vertenza sull'ex Ilva, complicata dalle recenti vicende giudiziarie di Taranto.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R

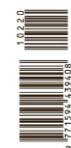
BUONGIORNO

Nel magnifico mondo di Michele Serra - quello della Satira preventiva sull'Espresso - gli onorevoli grillini si chiamano tutti Di Gino, Di Pippo e Di Ciccio.

L'onorevole Di Nuovo

tere le lobby e tutte quelle belle robe lì. E infatti Di Pietro è l'unico politico delle terre emerse con cui Grillo non si è ancora alleato.

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Fisco e bilanci**  
Riallineamento,  
possibile vincolare  
anche le riserve  
utilizzate per gli Ias

Germani e Roscini Viali  
— a pagina 18

**Aree svantaggiate**  
Sconti contributivi  
per il Sud:  
arriva il via libera  
della Ue

— a pagina 10



**varco**  
DAL 1965 UN IMPIANTO SICURO

**GAMMA FORD HYBRID**  
CON FORD HYBRID PLUS E I NUOVI ECONOMICI STATAI

**Ford**  
Varco FordStore Milano - fordvarco.it

FTSE MIB 23136,31 +0,94% | SPREAD BUND 10Y 92,90 -6,30 | €/€ 1,2139 +0,46% | BRENT DTD 64,62 -1,33% | Indici&Numeri → PAGINE 24-27

## «Le frontiere Ue devono restare aperte»

### TRASPORTI

Il ministro Giovannini scrive alla Commissione dopo il caos merci ai confini austriaci

«Rispetto dei Corridoi verdi, niente interruzioni della catena logistica»

«Con il Recovery cambiare modello di sviluppo, si parla da infrastrutture sostenibili»

Edizione chiusa in redazione alle 22

Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha scritto alla commissione Ue ai Trasporti Valentin una lettera in cui solleva il problema dei disagi al Brennero. Giovannini chiede di applicare il principio del Corridor verde «per garantire il funzionamento del mercato unico ed evitare interruzioni nella catena degli approvvigionamenti». La commissione, nella prima fase del Covid, si era impegnata a garantire libera circolazione di merci e servizi. I rallentamenti al Brennero - scrive Giovannini - stanno causando danni «seri» all'autosettore e all'economia italiana. Per il ministro il Recovery deve garantire un modello di sviluppo diverso, a partire da infrastrutture sostenibili. **Santilli** — a pag. 2

### FOCUS

**Al Brennero in crisi anche le ferrovie**

Marco Morino — a pag. 2

**Bruxelles può chiedere lo stop ai controlli**

Giuseppe Chiellino — a pag. 2

### CONGIUNTURA INTERNAZIONALE



Poi in crescita. Risale l'indice che monitora l'attività della manifattura tedesca (nella foto, la fornace di un'acciaieria)

**Germania, forte balzo a febbraio dell'indice manifatturiero**

— Servizio a pagina 6

**Il Giappone cresce con semiconduttori e domanda cinese**

Gianluca Di Donfrancesco — a pag. 6

## Cresce il rischio varianti Torna in campo l'ipotesi lockdown come a Natale

### LA LOTTA AL COVID

Al G7 l'impegno dell'Europa per fornire vaccini ai Paesi più poveri

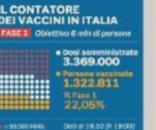
Campania, Molise ed Emilia Romagna da gialle ad arancioni

L'Italia resta gialla e arancione, con alcune zone rosse locali, in aumento. Il monitoraggio settimanale del ministero della Salute rileva una situazione in peggioramento in tutta Italia per le varianti. Avanza l'ipotesi di un lockdown nazionale per marzo. Il G7 stanza 7,5 miliardi per i vaccini ai paesi poveri. — pag. 2-3-4

### UN ANNO DAL PRIMO CASO DI CODOGNO

**Italia quinta al mondo per tasso di mortalità. Vicini a 100mila decessi**

A un anno dal primo caso di Covid, quello di Codogno (Lodi) l'Italia è quinta al mondo per tasso di mortalità. E mentre ci avviciniamo ai 100mila decessi a causa del Covid, di cui due terzi al Nord, il mondo scientifico sottolinea la straordinaria capacità di aver bruciato le tappe per mettere a punto i vaccini. **Barionovi e Mereta** — a pag. 3



## Ex Ilva, fondi del Recovery per il polo di Taranto

### SIDERURGIA

Primo confronto tra Governo, ArcelorMittal e sindacati sull'impianto

ArcelorMittal dovrà aspettare per la pronuncia del Consiglio di Stato sulla richiesta di sospensione, presentata, in appello, contro la sentenza del Tar Lecce del 15 febbraio che ordina lo spegnimento in 60 giorni degli impianti dell'area acciaio del siderurgico di Taranto perché ritenuti inquinanti. Intanto l'istituto Minerva Group si ha rifilato come la siderurgia sia strategica per il sistema industriale italiano; ciò impone una soluzione anche sostenibile ambientalmente che potrà contare sulle risorse del Recovery plan. Rifilato il programma in atto: «In via alla vada avanti». Sul fronte negoziale, il polo di Taranto è in una situazione straordinaria. Il ministro Orlando ha confermato che sarà iscritta in un provvedimento economico. **Palmiotti e Poglietti** — a pag. 5



Non solo una foto, ma la vista del Duomo da uno degli attici del 14.21 Firenze.

**Vivi il tuo Rinascimento**

All'ombra del Duomo, nel cuore della città madrepatria del Rinascimento, si erge 14.21 Firenze. Comprendendo parte significativa dell'isolato, il progetto si estende da Palazzo Pasqui del XIV secolo al pluripremiato capolavoro del Michelucci degli anni '70. Scopri: una collezione unica di appartamenti di tutte le dimensioni, dal monolocale all'attico, ciascuno accuratamente progettato per una vita moderna, rispettando il patrimonio architettonico in cui vivete. 14.21 è la nuova destinazione a Firenze.

Prezzi da €400.000

CONTATTI PER ULTERIORI INFORMAZIONI  
(+39) 055 5466389 - register@1421firenze.com

Ufficio Vendite: Via dei Servi 44R, 50131 Firenze - tel. (+39) 055 5320170

Un capolavoro nato nel XV secolo e rinato nel XXI.

La foto all'interno appartiene a una delle suite modello 14.21 Firenze.

## Draghi: la sostenibilità del debito legata alla crescita, non ai tassi

### IL GOVERNO

«Con il Recovery Plan la Corte dei Conti avrà un ruolo cruciale»

«Al livello attuale non sono i tassi di interesse che determinano la sostenibilità del debito pubblico, ma è il tasso di crescita di un Paese». Lo ha detto il premier Draghi durante l'inaugurazione dell'anno giudiziario della Corte dei Conti, che con il Recovery Plan sarà chiamata ad un ruolo cruciale di controllo. **Flammeri, Palmieri e Trovati** — a pag. 8

### RETE UNICA

**Fraccaro: lista di Cdp per Tim, lo Stato non lasci mano libera a Vivendi**

Antonella Olivieri — a pag. 15

### MILLEPROROGHE

**Assemblee telematiche e via libera ai bilanci: più tempo alle aziende**

Mobilis e Trovati — a pag. 9

### DECARBONIZZAZIONE ENTRO IL 2050

**Eni accelera la transizione verde. Il Covid pesa sui conti**

Archiviato «l'anno più difficile della storia dell'industria emergente» (copyright di Claudio Descalzi) che si è fatto sentire sui conti 2020, chiusi con una perdita di 8,5 miliardi - più bassa del competitor - ma in vendita nell'ultimo trimestre (tornato in utile per 66 milioni). Eni inquina la marcia della trasformazione «verde» per

raggiungere il traguardo della completa decarbonizzazione di prodotti e processi entro il 2050 (da ricordare che il processo è stato avviato nel 2014) - il tutto spingendo sull'acceleratore delle tecnologie già esistenti e con la fusione del business retail e rinnovabili. **Celestina Dominelli** — a pag. 13

### PANORAMA

#### CONFERENZA DI MONACO

**Biden ritrova l'Europa e attacca la Cina: «Basta abusi economici»**

Al primo appuntamento di politica estera, il presidente Usa Joe Biden attacca: «Bisogna respingere gli abusi economici della Cina», dice alla Conferenza di Monaco, avvertendo che Usa ed Europa devono prepararsi ad una competizione di lungo periodo con Pechino che sarà «una competizione dura». Parole forti anche verso Iran e Russia. — a pagina 17

#### AUTOMOBILI

**Renault, perdita storica di 8 miliardi nel 2020**

Renault registra una perdita storica di 8 miliardi nel 2020. Nella seconda metà dell'anno il fatturato è sceso sotto dell'8,95 con una perdita netta di 660 milioni di euro. Ma i dati annuali rimangono appesantiti dalle vendite in calo del -31,3%. — a pagina 14

#### AZIENDE SOTTO TIRO

**Oil&Gas, costa 42,5 miliardi il blocco delle trivelle**

La transizione energetica cambiantela esige un repentino calo dei consumi di combustibili fossili. Nel frattempo serve definire se è ancora conveniente estrarli dal sottosuolo italiano. Ora come ora il costo dei giacimenti italiani fermi è di 42,5 miliardi. — a pagina 11

#### FALCHI & COLOMBE

**PERCHÉ L'EURO È (E RESTERÀ) IRREVERSIBILE**

di Donato Mascandaro — a pagina 16

**DA OGGI CON IL SOLE**

La pandemia spiegata con racconti e pièce teatrali

— al prezzo di 10,90 oltre il quotidiano

**.food**

ECONOMIA DEL CIRCO E AGRICOLTURA

**Pomodoro, ripresa per l'industria**

Alessio Romeo — a pag. 23

**Motori**  
Crossover: debutta la nuova Qashqai

Nicola Desiderio — a pag. 21





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 20 febbraio 2021  
Anno LXXVII - Numero 50 - € 1,20  
Santa Giacinta Marto

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

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

## IL COMMISSARIO HA I GIORNI CONTATI

# Ultimo mese in mano ad Arcuri

La mandato del manager che ha causato disastri tra appalti, mascherine e vaccini finirà il 31 marzo  
L'intenzione di Draghi è aspettare la scadenza anche se crescono le pressioni per licenziarlo prima

### Scuola

#### La maturità senza scritti

Anche quest'anno solo l'esame orale  
Al via dal 16 giugno

Conti a pagina 4

### Nel Lazio

#### Ecco i furbetti del vaccino

Sarebbero il 7% degli immunizzati della regione

Sbraga a pagina 15

### Ostia Antica

#### Abbattuti i pini Residenti furiosi

Tagliati alberi secolari in via della Stazione  
Associazioni in rivolta



Gobbi a pagina 18

### Serie A

#### All'Olimpico c'è Lazio-Samp

La squadra di Inzaghi vuole dimenticare il brutto ko di San Siro

Rocca a pagina 28



Illeciti erariali ascrivibili, a titolo doloso, in via solidale e per l'intero importo sopraindicato a:

1) D'AMATO Alessio - C.F.: DMTLSS68C13H501A - nato a Roma (RM) il 13.03.1968 ed ivi residente in via Vincenzo Comparini, n. 38, nella sua qualità, all'epoca dei fatti e, con riferimento alla Fondazione Italia - Amazonia Onlus, dapprima di Vice Presidente dal 17.11.2004 sino al 27.02.2006, data in cui è stato nominato Presidente onorario. Il medesimo è stato Rappresentante Legale dal 10.10.2005 sino al 10.05.2018 dell'Associazione ROSSOVERDE reale utilizzatrice/beneficiaria dei finanziamenti in questione. Dal 10 maggio 2018 l'Associazione non esiste più.

## L'intollerabile silenzio di D'Amato sui soldi pubblici finiti alla sua onlus

Avviso della Corte dei conti all'assessore alla Sanità per l'uso improprio di 275mila euro di fondi regionali. E pure Zingaretti fa finta di niente

DI FRANCESCO STORACE

Tutto tace, ma la magistratura non si ferma. Stavolta non è un'invenzione dei giornali, perché la Corte dei Conti procede come un carro armato nei confronti dell'assessore alla Sanità del Lazio Alessio

D'Amato. Ieri ne abbiamo dato notizia (anche Repubblica) ma dal palazzo regionale nemmeno una sillaba è venuta fuori sull'incresciosa vicenda che riguarda il potente D'Amato: la magistratura contabile afferma che lui deve tirare fuori 275mila euro - un'altra ingente cifra (...)

Segue a pagina 5

... C'è chi giura che Domenico Arcuri stia preparando gli «scatoloni». Il commissario per l'emergenza Coronavirus sa che la sua poltrona traballa più che mai. L'uscita di scena dell'uomo voluto dall'ex premier Giuseppe Conte potrebbe arrivare il 31 marzo prossimo, alla scadenza del suo mandato. Sarebbe questa l'intenzione del presidente Mario Draghi, anche se c'è un forte pressing per licenziarlo prima.

Mineo a pagina 5

### Il piano per la pubblica amministrazione

## Tecnologia, giovani e merito Draghi cambia la burocrazia

Caleri a pagina 3

### Dopo il no al governo

## Grillini divisi sulle espulsioni E scoppia il caso dei probiviri

Borriello a pagina 6

### Il Tempo di Osho

## La rissa dei partiti per i 40 sottosegretari



Solimene a pagina 7

la **S** TORCIATA

Ma quelli che insultano sui social Liliana Segre per il vaccino, che problemi hanno?

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

buona tv a tutti  
di Maurizio Costanzo

Interessante l'intervista fatta da Fabio Fazio a Barack Obama a "Che tempo che fa". Non voglio pensare ai silenziosi risentimenti degli altri conduttori di talk show dinanzi alla scelta fatta da Obama. Auguri a Nunzia De Girolamo che il 13 febbraio, sabato, a mezzanotte e un quarto, ha cominciato, su Raiuno, il suo nuovo programma "Ciao maschio". Si tratta, come mi pare evidente, di interviste agli uomini e la De Girolamo è abbastanza spiritosa e determinata da poter fare bene questo programma. (...)

Segue a pagina 26

**DIPLOMA IN 1 ANNO!**  
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE  
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC.  
**SCUOLA ITALIA**  
È L'ECCELLENZA nel campo della  
PROMOZIONE e dei COSTI!!!  
Roma "Eur" - Via Stendhal, 16  
335.6357781 - 338.8772657  
SCUOLE MB LIA - tel. 0773/0721-07632891 - www.scuolaitalia.it  
SIAMO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA!!

Sabato 20 Febbraio 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 42 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



**IO IL MIO QUOTIDIANO**

**110%**

**Crediti d'imposta, sono i commercialisti i controllori per conto dell'Agenzia delle entrate**

*Bongi a pag. 26*

**Vietata la lettura in carcere di un libro della Cartabia perché il pericoloso detenuto può montarsi la testa**

*Valter Vecellio a pag. 6*

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



## Irpef, addio ad acconti e saldi

*Per autonomi e partite Iva il prelievo sarà mensile, ma non per cassa. Stop anche alle trattenute del 20%. La riforma di Marattin e Gusmeroli*

### ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Da cosa nasce il feeling fra due persone per certi versi opposte come **Matteo Renzi** e **Mario Draghi**? Era il gennaio del 2015 e per la seconda volta la cancelliera **Angela Merkel** chiese al presidente del Consiglio Renzi di candidare Draghi alla presidenza della Repubblica. Per la seconda volta Renzi tenne il punto e, pur avendo buoni rapporti con la Cancelliera, fece semplicemente sapere a Draghi che cosa gli aveva chiesto la donna più potente d'Europa, confermando al presidente della **Bce** che il governo italiano avrebbe sempre protetto la sua azione di italiano più professionale e più potente nel mondo bancario europeo e non solo. Così, per scelta di Renzi, nacque la candidatura di **Sergio Mattarella** e la conseguente rottura con **Silvio Berlusconi** anche sul patto del Nazareno, che forse poteva migliorare l'Italia. Berlusconi, infatti, voleva che salisse al Quirinale **Giuliano Amato**, Renzi gli preferì un

*continua a pag. 2*

Addio acconti e saldi e ritenuta del 20%, per autonomi e partite Iva il prelievo sarà mensile ma non per cassa restando il criterio contabile in uso. È una vera rivoluzione quella tracciata da **Luigi Marattin** e da **Alberto Gusmeroli**. La proposta è stata formalizzata in una comunicazione di confronto ufficiale con i rappresentanti delle associazioni e delle imprese che hanno ricevuto ieri la comunicazione.

*Bartelli a pag. 23*

**GOVERNO E MAGGIORANZA**

**Il terreno più difficile sarà quello delle riforme da fare**

*Maffi a pag. 7*

### Chi sono e cosa faranno i 5 stelle del no a Draghi

*Valentini a pag. 8*

**IL PROFESSORE**

### DIRITTO & ROVESCIO

Ritorno in questi giorni il centenario della nascita di **Ottavio Missoni**, il celebre stilista milanese inventore dei maglioni che sono, ancor oggi, un must in tutto il mondo. Missoni, franco e valenciano, ha vissuto più vite. Da giovanissimo dovette fuggire con la famiglia dalle terre dannate dalle quali gli italiani vennero brutalmente espulsi da Tito. Missoni fu anche un atleta: nel 1948 partecipò alle Olimpiadi di Londra dove si classificò sesto nella gara dei 400 metri piani. Nella seconda guerra mondiale combatté ad El Alamein dove l'esercito italiano fu sconfitto da quello inglese. Nel pieno della battaglia, Missoni si rifugiò in una buca ed era così stanco che si addormentò. Venne svegliato da un carro armato rispetto di nobiltà dal quale il mitragliere, che lui credeva fosse italiano, gli ingiunse di alzare le mani. Come te parli inglese, mona, disse. Ma poi, capita la situazione, Missoni alzò le mani e si avviò verso una lunga prigionia.



Vetrine vino professionali

Un'ampia scelta di modelli, tra cui la linea a profondità ridotta 35 cm, rendono le vetrine Expo facilmente integrabili in qualsiasi soluzione d'arredo.



www.expowineliving.it



\* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte. In abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 3,50. Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più. Con «Le nuove regole per stabili» e «Milano» a € 8,90 in più. Con «TAP 2021» a € 9,00 in più. Con «Il ritorno dei Bilanci 2021» a € 8,00 in più. Con «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più.

# LA NAZIONE

SABATO 20 febbraio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Battuto 3-0 lo Spezia nella sfida salvezza

## La Fiorentina rialza la testa I lampi di Vlahovic e Castro

Galli, Giorgetti, Marchini e commento di Zetti nel Qs



**ristora**  
INSTANT DRINKS

# Toscana arancione ma contagi in salita

I dati sono già da zona rossa e gli esperti avvertono: se la curva non si piega ci saranno più restrizioni dal 28 febbraio. Stabili Umbria e Liguria. Ma i governatori mettono in discussione il sistema dei colori. Si allarga l'inchiesta sui vaccini

Servizi da pagina 3 a 7  
e a pagina 18

Le sfide per riformare l'Italia

## San Mario, fai il miracolo: cambia tutto

Bruno Vespa

**A** guidare il Paese è andata una persona normale. Uno che saluta i 630 deputati con un 'buonasera'. Parla poco. Parla chiaro. Si è proposto di fare alcune cose molto difficili, altre rivelatesi finora impossibili a ogni governo.

Noi (che abbiamo il virus dell'ottimismo) crediamo che Draghi riuscirà a convincere - via Europa - le multinazionali a rilasciare i permessi per produrre i vaccini in Italia. Avere trenta milioni di vaccinati entro giugno significa stroncare la malattia e salvare l'economia turistica. Paradossalmente è la sfida principale, ma anche la meno difficile. La vera svolta di Draghi va misurata sul resto.

Continua a pagina 2

L'ASTROBIOLOGA TERESA FORNARO, UNICA ITALIANA DELLA MISSIONE MARTE  
«DALLE ROCCE CAPIREMO SE C'È VITA, CHE EMOZIONE L'ARRIVO DEL ROVER»

## LA MARZIANA



Teresa Fornaro  
33 anni

Baldi a pagina 12

DALLE CITTÀ

Firenze

## Vaccino Pfizer Primo studio: efficace al 100%

Ulivelli a pagina 18 e in Cronaca

Firenze

## Turismo, gli Airbnb e il dopo pandemia «Centro da salvare»

Fichera in Cronaca

Firenze

## Le donne del Pd «E' il momento di conquistare la leadership»

Caroppo a pagina 19



21 febbraio 2001, il massacro che sconvolse l'Italia

## Novi Ligure 20 anni dopo Le vite di Erika e Omar

G. Moroni a pagina 16



Elisabetta toglie i titoli al nipote e a Meghan

## Niente corone, siete fuggiti La Regina degrada Harry

Bonetti a pagina 15

**MT**  
motori elettrici

27 ANNI

M.T. Motori Elettrici s.r.l.  
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy  
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

**IO COMPRO ITALIANO**

**akut Genu**  
Allga San  
Dona sollievo con una sensazione di benessere  
Trattamento cosmetico per le ginocchia.  
www.naturawaren.it  
In farmacia e parafarmacia

# la Repubblica

**akut Genu**  
Allga San  
Dona sollievo con una sensazione di benessere  
Trattamento cosmetico per le ginocchia.  
www.naturawaren.it  
In farmacia e parafarmacia

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 43

Sabato 20 febbraio 2021



Oggi con Robinson, D e in regalo il libro di Eco

In Italia € 2,50

LA GUERRA ALLA PANDEMIA

# Patto atlantico per i vaccini

Al vertice del G7 Biden rilancia l'alleanza con l'Europa per sconfiggere il Covid. E avverte: Russia e Cina minacciano le nostre democrazie. Il piano von der Leyen per aumentare le consegne di dosi ma Sputnik non potrà essere autorizzato. Il premier: la salute è un bene globale

**Da domani otto Regioni in arancione, il divieto di spostamento esteso fino al 5 marzo**

### Il commento

## Gli interrogativi dei Grandi sull'Italia di Draghi

di **Andrea Bonanni**

Nel vertice dei tre debutti, di Biden, di Draghi e del premier giapponese Suga, il G7 ritrova un senso e una visione, sia pure diversi dal passato. Non è più il direttorio della governance mondiale. Ma è diventato lo stato maggiore delle «democrazie liberali».

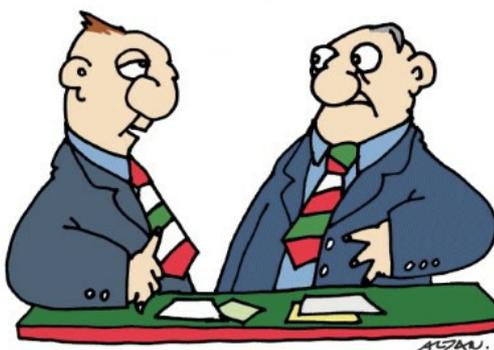
● a pagina 27

Il vertice in video-collegamento dei capi di Stato e di governo del G7, che sancisce il debutto internazionale del presidente americano Joe Biden e del presidente del Consiglio Mario Draghi, stanza 7,5 miliardi di dollari per i vaccini anti-Covid ai Paesi più poveri. E si impegna a contrastare la pandemia di coronavirus. Draghi: la salute è un bene pubblico globale, servono principi trasparenti e regole condivise. Biden avverte: Russia e Cina minacciano le nostre democrazie. Intanto, da domani otto Regioni saranno in zona arancione. E il divieto di spostamento è prorogato fino al 5 marzo.

di **Bocci, Brunetto, Ciriaco, Dusi Guerrera, Mania, Mastrobuoni Rampini, Tito e Zunino**  
● da pagina 2 a pagina 9

### Altan

L'ITALIA VA RIVOLTATA COME UN CALZINO. ODDIO, CHI SSA' COSA NE ESCE.



### Le riforme

## Recovery, si inizi dagli 82 miliardi a fondo perduto

di **Tito Boeri** e **Roberto Perotti**

Mario Draghi ha inserito un nuovo punto nell'agenda di governo: ridisegnare l'intero sistema tributario per «ridurre gradualmente il carico fiscale preservando la progressività».

● a pagina 11

### Il governo

## Contesa sui sottosegretari Salvini vuole il Viminale

M5S e Di Pietro

## La triste parabola del populismo

di **Stefano Cappellini**  
● a pagina 13

Duello tra i partiti sulla scelta dei sottosegretari, da affiancare ai ministri nel nuovo esecutivo. Il leader della Lega Matteo Salvini punta ad avere i suoi uomini di fiducia al Viminale: «La Lega sarà presente al ministero dell'Interno, daremo continuità alla nostra politica sull'immigrazione». Ma è lite con il Pd. Meno 5S nella squadra.

di **Lopapa e Zinitti** ● a pagina 14

### L'intervista

## Parla il broker di antivirus: "Il mercato funziona così"

di **Giuliano Foschini** e **Fabio Tonacci** ● a pagina 7

## Consultori e salute mentale, i diritti dimenticati

di **Maria Novella De Luca**

C'erano due parole fondamentali nel discorso di Draghi, entrambe iniziano con la C e sono sfuggite ai più: consultori e centri di salute mentale.

● a pagina 26

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

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente l'agente di carica. Salvo il medicinale sottile (dosaggio 300) che può essere impiegato solo dal medico. Acquisti e la vendita. Le cartelle possono essere usate per il trattamento dei disturbi, sono prodotti in Italia e in un'operazione controllata e qualificata. Art. 10/10/2020.

### Anniversari

**Coco Chanel un'eroina del nostro tempo**

di **Natalia Aspesi**  
● alle pagine 30 e 31

### In edicola

Oggi e domani in regalo un libro di Eco

**ECO**  
Le magnifiche sorti e progressive  
di Tommaso Grossi

### Champions League

**La generazione che pretende il trono di Messi**

di **Paolo Condò**  
● alle pagine 34 e 35

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.  
Milano - via Venezia, 21 - Tel. 02/574941,  
e-mail: publicita@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

con N. Aspesi "Questioni di cuore" vol. 2 CH, 40

NZ



**Scuola** Maturità senza prove scritte  
Esami in presenza solo alle medie

FIAVIA AMABILE - P. 8

**Mafia** Il boss stragista si dissocia  
Così Graviano vuole uscire dal carcere

L'ANALISI DI FRANCESCO LA LICATA - P. 13

**Calcio** Toro, colpo a Cagliari  
E' il primo successo di Nicola

BUCCIERI E GARANZENI - PP. 26-27



# LA STAMPA

SABATO 20 FEBBRAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) ■ ANNO 155 ■ N. 50 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)

GNN

L'ANNUNCIO DI DRAGHI

## Recovery Plan "Addio burocrazia" Il piano Cartabia per la giustizia



Il premier Draghi parla davanti al Presidente Mattarella. SERVIZI - PP. 6-7

L'ANALISI

## ALITALIA, ILVA E VECCHIE CRISI

MARIO DEAGLIO

Il presidente del Consiglio è ancora nella fase in cui deve familiarizzarsi con il suo nuovo incarico e già si trova sul tavolo, in mezzo a tutti gli altri, tre problemi che scottano, in parte per la loro importanza e in parte per il fallimento dei tentativi "soffici" di governi precedenti di lenirli anziché risolverli in maniera radicale. Al primo posto - grazie a una sentenza di pochi giorni fa che potrebbe portare allo spegnimento degli altiforni - c'è l'Ilva. Le acciaierie di Taranto sono diventate un crocevia di molti problemi italiani: non solo dell'inquinamento di origine industriale ma anche della lentezza della magistratura e delle procedure burocratiche, non solo delle difficoltà degli investitori stranieri in Italia ma anche della nuova crescita del divario Nord-Sud. Tutte cose che, all'ombra degli altiforni non si possono più affrontare a pezzettini: in un mondo che cambia rapidamente, è il momento di scelte radicali.

CONTINUA A PAGINA 21

FA PAURA L'INFEZIONE DEL COVID INGLESE. IPOTESI ZONA ROSSA NEI FINE SETTIMANA

## Virus, allarme varianti da marzo nuova stretta

Emilia Romagna, Campania e Molise da domani diventano arancioni

La variante inglese fa paura: infetta il 39% in più. Scatta l'allarme per la crescita di contagi e ricoveri e il governo pensa a una nuova stretta da marzo. L'Rt nazionale sfiora quota uno: da domani diventano arancioni Emilia Romagna, Campania e Molise e resta rossa la provincia di Perugia. Ipotesi lockdown in tutto il Paese nei fine settimana: la decisione entro il 25 febbraio. SERVIZI - PP. 2-5

L'INTERVENTO

## NOI SCIENZIATI E LA PANDEMIA

ANTONELLA VIOLA  
ALESSANDRO VESPIGNANI  
ENRICO BUCCI

La diffusione delle nuove varianti del Sars-CoV-2 entra nella gamba tesa in una già complessa fase del contenimento dell'epidemia. Il ritmo delle vaccinazioni è indubbiamente lento e insoddisfacente ma, va ricordato, questo non è un problema italiano. L'Italia procede allo stesso ritmo di tutti gli altri Paesi europei, a dimostrazione che i ritardi nell'offrire la copertura vaccinale non dipendono da una nostra peculiare disorganizzazione ma da un enorme problema dell'Europa: non avere il controllo della produzione e fornitura dei vaccini. Essere attori protagonisti nel campo della ricerca e sviluppo e poter produrre in Europa è importante, e questa dura lezione che stiamo ricevendo va imparata molto bene per il futuro, nell'ambito dei vaccini e non solo.

CONTINUA A PAGINA 21

IL VERTICE DEI GRANDI

## Vaccini, il G7 stanzi 7,5 miliardi di dollari Biden avverte Russia e Cina: "Siamo tornati"



Il presidente degli Stati Uniti, Joe Biden. MASTROLILLI, SFORZA STABILE - PP. 4-16-17

## SE ROMA RISCRIVE LA SUA DIPLOMAZIA

GIAMPIERO MASSOLO

L'effetto Draghi. L'Italia sulle prime pagine internazionali, lo spread giù, il record non solo formale con la cancellerie che contano, il G7 virtuale come prima ribalta multilaterale. - P. 21

IL CASO

## Massacrata a Genova Il nono femminicidio dall'inizio dell'anno

Ancora un femminicidio, il nono da inizio anno. L'agguato è avvenuto nel centro di Genova dove una donna è stata uccisa a coltellate nel suo negozio. In serata è stato arrestato l'ex compagno che dopo l'omicidio era fuggito. PAGANINI E FRUGATTI - P. 15



La vittima

I DIRITTI

## REVENGE PORN VINCE LA VITTIMA

MICHELA MARZANO

Giustizia è fatta, creta il titolo di un celebre film francese del 1950. Ma sono anche le prime parole che mi vengono in mente dopo aver appreso che la direttrice dell'asilo in cui lavorava la giovane maestra piemontese vittima di revenge porn è stata condannata ieri a 13 mesi per violenza privata e diffamazione. - P. 21 FAMA - P. 15



TUTTOLIBRI

## QUANDO IL MASCHIO PERDE LO SCETTRO

FERNANDO ARAMBURU

Maschi, come sono cambiate le cose. Facciamo pena, sembriamo orchidee appassite. Fino a ieri, per dire, abbiamo attraversato mari procellosi; conquistato territori a colpi di fucile; innalzato da soli, mentre loro ricamavano, le colonne della religione, dell'arte, della scienza, della filosofia. SALVAGGIULO - NELL'INSERTO



BUONGIORNO

Nel magnifico mondo di Michele Serra - quello della Satira preventiva sull'Espresso - gli onorevoli grillini si chiamano tutti Di Gino, Di Pippo e Di Ciccio, e in effetti il grande capo dei governisti si chiama Di Maio e il grande capo degli epurati si chiama Di Battista. Ma la trama si infittisce. Gli epurati, per costituire un gruppo autonomo al Senato, hanno chiesto il simbolo dell'Italia dei Valori, partito fondato giustappunto da uno che si chiama Di Pietro. Il livello è altissimo: in altre ere geologiche, più o meno una decina d'anni fa, Beppe Grillo considerava Di Pietro l'unico politico con cui avere a che fare, poiché era il leggendario pm di Mani pulite e intendeva portare onestà, trasparenza, pulizia, redimere la sinistra, recludere la destra e in specie Berlusconi, moralizzare le imprese, abbattere

L'onorevole Di Nuovo

MATTIA FELTRI

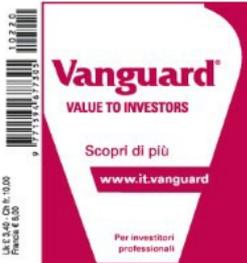
tere le lobby e tutte quelle belle robe lì. E infatti Di Pietro è l'unico politico delle terre emerse con cui Grillo non si è ancora alleato. Ci si alleò invece il Pds di Massimo D'Alema quando (nel 1997) lo candidò al Mugello, e sebbene gli sfidanti fossero due persone serie e colte come Sandro Curzi e Giuliano Ferrara, poiché è per tradizione ormai antica che il maggior partito della sinistra futa il populismo come un cane da trifola. Una scelta coraggiosa, la definì D'Alema, finito due decenni e mezzo dopo, insieme con Pierluigi Bersani, a battersi con Giuseppe Conte, e rimpiangerlo pure davanti a Mario Draghi. Siamo passati dal coraggio alla temerarietà, strada in fondo alla quale - prodigio - ricompare la figura riemersa dall'oblio del favoloso protogrillino, Di Pietro, ovvero Di Nuovo. —

**NOBIS ASSICURAZIONI**

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

[www.nobis.it](http://www.nobis.it)





**Vanguard**  
VALUE TO INVESTORS  
Scopri di più  
[www.it.vanguard](http://www.it.vanguard)  
Per investitori professionali

**TELECOM LA PAGELLA A 20 ANNI DI MANAGER** **GUERRA COVID ECCO IL VACCINO MADE IN CHINA**

# MILANO FINANZA

[www.milanofinanza.it](http://www.milanofinanza.it)



**Vanguard**  
VALUE TO INVESTORS  
Scopri di più  
[www.it.vanguard](http://www.it.vanguard)  
Per investitori professionali

€ 4,20

Sabato 20 Febbraio 2021 Anno XXXIII - Numero 036 MF il quotidiano dei mercati finanziari

L'Espresso

Spedizione in A.2 art. 1 e L. 4604/DC3 Milan

**INTERVISTA IL PETROLIO È TORNATO A SALIRE E IL GRUPPO RIVEDE I TARGET: PARLA DESCALZI**

## Così Eni guadagna di nuovo

**RISPARMIO** Negli Usa si attende un aumento dei prezzi del 2,5%, in Europa del 3%. E le prime tensioni si vedono su T-bond, Btp e commodity. Cosa fare con azioni e obbligazioni

# Fantasma inflazione

Solo una minaccia o ritorna davvero?

**ORSI & TORI**  
DI PAOLO PANERAI

**D**a cosa nasce il feeling fra due persone per certi versi opposte come Matteo Renzi e Mario Draghi? Era il gennaio del 2015 e per la seconda volta la cancelliera Angela Merkel chiese al presidente del Consiglio Renzi di candidare Draghi alla presidenza della Repubblica. Per la seconda volta Renzi tenne il punto e, pur avendo buoni rapporti con la Cancelliera, fece semplicemente sapere a Draghi che cosa gli aveva chiesto la donna più potente d'Europa, confermando al presidente della Bce che il governo italiano avrebbe sempre protetto la sua azione di italiano più professionale e più potente nel mondo bancario europeo e non solo. Così, per scelta di Renzi, nacque la candidatura di Sergio Mattarella e la conseguente rottura con Silvio Berlusconi anche sul patto del Nazareno, che forse poteva migliorare l'Italia. Berlusconi, infatti, voleva che salisse al Quirinale Giuliano Amato, Renzi gli preferì un uomo con le sue

stesse radici nel mondo cattolico progressista. Ma questa è storia nota quasi a tutti. Meno nota quella pressione di Merkel, che pure stimava molto Draghi, come ha confermato anche dopo. Il fatto era che nel luglio del 2012 Draghi aveva messo in minoranza nel consiglio Bce il presidente della Bundesbank, Jens Weidmann, esponente importante del partito della Merkel (in Germania possono diventare banchieri centrali anche i politici), e la Cancelliera

CREDITO SOTTO LALENTE  
Ecco come sarà la ripartenza  
Parola di Micillo (Intesa)

LA GUERRA DEL PALLONE IN TV  
Sky, Dazn, Mediaset, Rai: dove  
si vedrà il calcio (anche gratis)





**SM**  
Studio Temporary Manager  
SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

### LA TUA AZIENDA È IN DIFFICOLTÀ? RISOLVI LE EMERGENZE CON IL TEMPORARY MANAGER!

**Studio Temporary Manager™ S.p.A.**, è al fianco delle aziende e degli imprenditori in difficoltà. I professionisti esperti e molto concreti, intervengono in contesti di emergenza con autorevolezza e profonda conoscenza dei necessari strumenti operativi e giuridici.

**Studio Temporary Manager si occupa in particolare di:**

- Corporate turnaround
- Finanza agevolata, moratorie e credito d'imposta
- Riorganizzazione e ristrutturazione produttiva
- M&A, capital advising e ricerca partner industriali/finanziari
- Passaggi generazionali & governance aziendale
- Sviluppo commerciale ed Export
- Piani di emergenza e continuità aziendale
- Ricerca & Selezione con Autorizzazione Ministeriale

VERONA

MILANO

TORINO

ROMA

BRESCIA

BOLOGNA

ANCONA

[www.temporarymanager.info](http://www.temporarymanager.info)

## Settore portuale necessita di una semplificazione immediata. Da Assoportì sostegno alla Proposte di Legge Paita e Nobili

(FERPRESS) Roma, 19 FEB L'Associazione dei Porti Italiani sostiene la proposta di Legge presentata lo scorso 30 novembre dall'On. Raffaella Paita, Presidente della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, per la semplificazione delle procedure nei porti. Nella Proposta di Legge, si modificano gli articoli della Legge di riordino della materia portuale che riguardano le modalità di approvazione del Piano Regolatore, il dragaggio e le procedure di appalto. **Assoportì** ha più volte sollecitato la semplificazione e sburocraizzazione delle procedure amministrative per la portualità. Troppo spesso chi gestisce le aree portuali si trova letteralmente ingessato tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o Pubbliche Amministrazioni. Ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali. Questi appesantimenti inevitabilmente rallentano la competitività dei nostri porti. Per il Presidente di **Assoportì**, Daniele Rossi, È ora di cambiare rotta. L'On. Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull'ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione.



# Informare

## Primo Piano

### Assoporti evidenzia la necessità di una semplificazione immediata delle norme per i porti

L'associazione esprime sostegno alla proposta di legge Paita-Nobili L'Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**) ha manifestato il proprio sostegno alla proposta di legge presentata lo scorso 30 novembre da Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti alla Camera, e Luciano Nobili, entrambi del gruppo parlamentare di Italia Viva, per la semplificazione delle procedure nei porti, proposta che esorta a modificare gli articoli della legge di riordino della materia portuale che riguardano il Piano Regolatore Portuale, il dragaggio e le procedure di appalto. «È ora - ha spiegato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi - di cambiare rotta. L'onorevole Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull'ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione». L'associazione ha ricordato di aver più volte sollecitato la semplificazione e sburocraizzazione delle procedure amministrative per la portualità, in quanto troppo spesso chi gestisce le aree portuali si trova letteralmente ingessato tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o pubbliche amministrazioni. **Assoporti** ha denunciato che ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali, appesantimenti che inevitabilmente rallentano la competitività dei porti. Il testo della proposta di legge "Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e altre disposizioni per la semplificazione nel settore portuale" d'iniziativa dei deputati Paita e Nobili Art. 1. (Semplificazione delle procedure di pianificazione del settore portuale) 1. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni: al comma 1-bis: 1) all'linea, dopo le parole: «pianificazione strategica di sistema,» sono inserite le seguenti: «recante i contenuti sistemici di indirizzo delle scelte di pianificazione adottate nei piani regolatori dei singoli porti,»; 2) alla lettera a), le parole: «i contenuti sistemici di» sono sostituite dalle seguenti: «i contenuti sistemici di indirizzo della»; il comma 1-ter è sostituito dal seguente: «1-ter. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città nonché delle aree retro-portuali dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema e degli attraversamenti del centro urbano, definite dal documento di pianificazione strategica di sistema e ricadenti all'esterno del perimetro della circoscrizione portuale, è stabilita dai comuni nei propri strumenti di pianificazione, previo parere della competente Autorità di sistema portuale»; il comma 1-quater è sostituito dai seguenti: «1-quater. Il documento di pianificazione strategica di sistema è adottato dal Comitato di gestione, previo parere dei comuni interessati, ed è approvato nei successivi novanta giorni dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con le regioni interessate. Il documento di pianificazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di VAS. 1-quater.1. Le varianti al documento di pianificazione strategica di sistema sono approvate con il procedimento previsto per l'adozione dello stesso documento ai sensi del comma 1-quater»; il comma 1-quinquies è sostituito dal seguente: «1-quinquies. Ai fini dell'ottenimento dell'intesa di cui al comma 1-quater nel termine ivi stabilito, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può convocare una conferenza di servizi. In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla conferenza di servizi, si applicano le disposizioni dell'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241»; al comma 1-sexies: 1) al primo periodo, dopo le parole: «collegamento viario e ferroviario» sono inserite le seguenti:



«appartenenti alla circoscrizione del porto»; 2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La disposizione dell'

---



## Informare

### Primo Piano

---

articolo 142, comma 1, lettera a), del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, non si applica alle aree comprese nel perimetro del piano regolatore portuale»; i commi 2-bis e 2-ter sono abrogati; al comma 2-quater, lettera b), dopo le parole: «ricevimento dell' atto» sono aggiunte le seguenti: «, decorsi i quali il parere si intende reso favorevolmente»; al comma 2-sexies è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il piano regolatore portuale è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l' unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza»; il comma 4 è sostituito dal seguente: «4. Il Presidente dell' Autorità di sistema portuale, anche nelle more dell' approvazione del documento di pianificazione strategica di sistema, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti al piano regolatore portuale dei singoli scali»; al comma 4-bis, la parola: «varianti-stralcio» è sostituita dalla seguente: «varianti»; il comma 4-ter è abrogato. 2. All' articolo 8, comma 3, lettera e-bis), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la parola: «varianti-stralcio» è sostituita dalla seguente: «varianti». Art. 2. (Semplificazione delle procedure di appalto delle Autorità di sistema portuale) 1. Dopo il comma 12 dell' articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente: «12-bis. Per quanto concerne le Autorità di sistema portuale, l' istituzione del collegio consultivo tecnico di cui all' articolo 6 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ha carattere facoltativo». Art. 3. (Semplificazione in materia di dragaggi) 1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un tavolo tecnico, composto da rappresentanti del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell' ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il compito di rafforzare la competitività del sistema portuale nazionale, fermo restando il pieno rispetto delle esigenze di tutela ambientale. Entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i citati Ministeri designano i partecipanti al predetto tavolo tecnico, scegliendoli nell' ambito degli organismi specializzati nei settori oggetto di studio da parte dello stesso tavolo. 2. Il tavolo tecnico di cui al comma 1, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, procede alla revisione delle linee guida relative alla caratterizzazione dei sedimenti propedeutica alle operazioni di dragaggio, necessaria per definire la loro conseguente destinazione, ovvero alle operazioni di sversamento a mare, di conferimento in casse di colmata e simili, con particolare riferimento alle prove eco-tossicologiche, al fine di superare le criticità emerse sulla base della metodologia applicata. 3. Nei sei mesi successivi alla scadenza del termine di cui al comma 2, sulla base delle linee guida revisionate dal tavolo tecnico ai sensi del medesimo comma 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede alla sperimentazione sul campo della nuova metodologia per l' effettuazione delle prove eco-tossicologiche, al fine di valutare la sua adeguatezza rispetto alle esigenze di tutela ambientale e alla sostenibilità del suo impatto sulle operazioni di dragaggio. All' esito favorevole della sperimentazione, accertato dal tavolo tecnico, si procede a rendere definitiva l' applicazione delle linee guida. A decorrere dalla data di applicazione definitiva delle citate linee guida, cessano di aver efficacia le disposizioni in materia previste dal regolamento di cui al decreto del Ministro dell' ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173. 4. Nelle more dell' applicazione definitiva delle linee guida ai sensi del comma 3, per la caratterizzazione dei sedimenti necessaria per definire la loro conseguente destinazione, ovvero il loro sversamento a mare, il loro conferimento in casse di colmata e simili, sono sospese le prove eco-tossicologiche previste dal regolamento di cui al decreto del Ministro dell' ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173. La caratterizzazione dei sedimenti è basata solo sulle prove chimiche, con riferimento ai livelli di rilevamento nazionali 1.1 e 1.2, in grado di tenere conto della maggiore vulnerabilità dell' ecosistema marino rispetto a quello terrestre. In caso di possibilità di conferimento a mare dei sedimenti è, altresì, abolito l' obbligo di contenimento in strati superiori a 5 centimetri. Art. 4. (Avvio dello sportello unico doganale e dei controlli) 1. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all' articolo 20, comma 2, del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, è emanato

entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. 2. In caso di mancata emanazione del decreto nel termine di cui al comma 1, il Governo riferisce in merito alle Commissioni parlamentari competenti, indicando i motivi del ritardo e la data entro cui



## Informare

### Primo Piano

---

il decreto sarà emanato.

### ASSOPORTI: il Settore portuale necessita di una semplificazione immediata

Da **Assoport** sostegno alla Proposte di Legge degli Onorevoli Paita e Nobili 19 febbraio 2021 - Roma: L' Associazione dei Porti Italiani sostiene la proposta di Legge presentata lo scorso 30 novembre dall' On. Raffaella Paita, Presidente della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, per la semplificazione delle procedure nei porti. Nella Proposta di Legge, si modificano gli articoli della Legge di riordino della materia portuale che riguardano il Piano Regolatore Portuale, il dragaggio e le procedure di appalto. **Assoport** ha più volte sollecitato la semplificazione e sburocraizzazione delle procedure amministrative per la portualità. Troppo spesso chi gestisce le aree portuali si trova letteralmente ingessato tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o Pubbliche Amministrazioni. Ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali. Questi appesantimenti inevitabilmente rallentano la competitività dei nostri porti. Per il Presidente di **Assoport**, Daniele Rossi, "È ora di cambiare rotta. L' On. Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull' ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione."



## Informazioni Marittime

Primo Piano

### Dragaggi più semplici, Assoporti appoggia la proposta di legge Paita-Nobili

*Punta a semplificare attività da sempre dannate dalla burocrazia: i piani regolatori portuali, gli appalti e i dragaggi*

Assoporti sostiene la proposta di legge per la semplificazione delle procedure nei porti presentata lo scorso 30 novembre dei deputati di Italia Viva Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti alla Camera, e Luciano Nobili. Nella Proposta di Legge, si modificano gli articoli della Legge di riordino della materia portuale che riguardano le modalità di approvazione del Piano Regolatore, il dragaggio e le procedure di appalto. Entrando nel dettaglio, si definisce più chiaramente il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), propedeutico ai Piani regolatori di sistema portuale, che a loro volta raccolgono i singoli piani regolatori dei porti delle autorità di sistema portuale, semplificando le procedure di approvazione. Il Piano regolatore portuale diventa l'unico strumento di pianificazione per le aree dedicate ad attività portuali. Poi, le procedure d'appalto rendendo facoltativa per le autorità di sistema portuale l'istituzione del collegio consultivo tecnico. Per quanto riguarda i dragaggi, si introducono semplificazioni rispetto alla metodologia della caratterizzazione dei sedimenti, la fase più complicata che ne rallenta pesantemente l'approvazione, fino a bloccarla in alcuni casi. In realtà, ci vorrebbero delle linee guida generali valide per tutti, rispetto alla frammentazione porto per porto che vige attualmente. Infine, si rende operativo il nuovo Sportello unico doganale e dei controlli. Troppo spesso, spiega **Assoporti**, chi gestisce le aree portuali si ritrova ingessato tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o pubbliche amministrazioni. Ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali. Questi appesantimenti inevitabilmente rallentano la competitività dei porti e rendono molto lunghe, fino a un assetto normativo inutilmente emergenziale (fino alla speculazione), attività ordinarie come l'allivellamento e l'approfondimento, tramite i dragaggi, dei fondali dei porti commerciali. Per il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, «è ora di cambiare rotta. Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull'ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione». - credito immagine in alto.



## Legge per semplificazione procedure nei porti

*Appoggio di Assoportri alla proposta presentata da Raffaella Paita*

Redazione

ROMA La proposta dello scorso 30 Novembre della deputata Raffaella Paita, presidente della Commissione trasporti alla Camera dei deputati, per la semplificazione delle procedure nei porti, trova ora l'appoggio di **Assoportri**. Nella Proposta di legge, si modificano gli articoli della Legge di riordino della materia portuale che riguardano il Piano regolatore portuale, il dragaggio e le procedure di appalto. L'Associazione dei porti italiani ha più volte sollecitato la semplificazione e sburocratizzazione delle procedure amministrative per la portualità. Troppo spesso -dicono- chi gestisce le aree portuali si trova letteralmente ingessato tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o Pubbliche amministrazioni. Ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali. Questi appesantimenti inevitabilmente rallentano la competitività dei nostri porti. Per il presidente Daniele Rossi, È ora di cambiare rotta. L'On. Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull'ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation Eu con la semplificazione.

The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE' with navigation links for 'SAPORI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main article title is 'Legge per semplificazione procedure nei porti' with a sub-headline 'Appoggio di Assoportri alla proposta presentata da Raffaella Paita'. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - La proposta dello scorso 30 novembre della deputata Raffaella Paita, presidente della Commissione trasporti alla Camera dei deputati, per la semplificazione delle procedure nei porti...'. There is a 'PUBBLICITÀ' section with a photo of a man in a suit. On the right, there is a newsletter sign-up form and a 'ULTIME POPOLARI' section with various news snippets.

## Assoporti, la parola d'ordine è semplificare

di Redazione

L'Associazione dei Porti Italiani sostiene la proposta di Legge presentata lo scorso 30 novembre dalla deputata IV Raffaella Paita, Presidente della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, per la semplificazione delle procedure nei porti. Nella Proposta di Legge, si modificano gli articoli della Legge di riordino della materia portuale che riguardano il Piano Regolatore Portuale, il dragaggio e le procedure di appalto. **Assoporti** ha più volte sollecitato la semplificazione e sburocratizzazione delle procedure amministrative per la portualità. Troppo spesso chi gestisce le aree portuali si trova letteralmente ingessato tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o Pubbliche Amministrazioni. Ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali. Questi appesantimenti inevitabilmente rallentano la competitività dei nostri porti. Per il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, 'È ora di cambiare rotta. L' On. Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull' ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione.'

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo

Me in @ Q



The screenshot shows the website interface for 'PORT NEWS'. At the top, there is a navigation bar with links for 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'I Video', 'Osservatorio Europeo', and social media icons for 'Me', 'in', '@', and 'Q'. Below the navigation bar is the 'PORT NEWS' logo, which includes a red ship icon and the text 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. Underneath the logo is a red banner with the text 'DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CARERI'. The main content area features a photograph of Daniele Rossi, President of Assoporti, speaking at a podium. Below the photo is the article title 'Assoporti, la parola d'ordine è semplificare' and the byline 'di Redazione'. To the right of the article is a sidebar with a search bar and a list of categories: Ambiente, Autorità Portuali, Economia, Cantieristica navale, Compagnie di navigazione, Concessionari, Containership, Coronavirus, Crociere, Cura del ferro, Difesa, Europa, Commercio, Gigantismo navale, GNL, Infrastrutture, Innovazione tecnologica, Lavoro portuale, Logistica Portuale, Porto di Livorno, Porto di Piombino, Riforma portuale, Delrio, Rinfuse Liquide, Rinfuse solide, Sicurezza, Shipping, Stazza di Livorno, Terminali portuali, Traffici.

### Il Settore portuale necessita di una semplificazione immediata

20 febbraio 2021 - L' Associazione dei Porti Italiani sostiene la proposta di Legge presentata lo scorso 30 novembre dall' On. Raffaella Paita, Presidente della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, per la semplificazione delle procedure nei porti. Nella Proposta di Legge, si modificano gli articoli della Legge di riordino della materia portuale che riguardano le modalità di approvazione del Piano Regolatore, il dragaggio e le procedure di appalto.

**Assoporti** ha più volte sollecitato la semplificazione e sburocraizzazione delle procedure amministrative per la portualità. Troppo spesso chi gestisce le aree portuali si trova letteralmente ingessato tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o Pubbliche Amministrazioni. Ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali. Questi appesantimenti inevitabilmente rallentano la competitività dei nostri porti. Per il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, "È ora di cambiare rotta. L' On. Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull' ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione."

GAM EDITORI



## Assoporti: Sostemiamo la proposta di legge di Raffaella Paita

Roma L'Associazione dei Porti italiani sostiene la proposta di legge presentata lo scorso 30 novembre dall'onorevole Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati, per la semplificazione delle procedure nei porti. Lo si legge in una nota. Nella proposta di legge, si modificano gli articoli della Legge di riordino della materia portuale che riguardano le modalità di approvazione del Piano Regolatore, il dragaggio e le procedure di appalto. **Assoporti** ha più volte sollecitato la semplificazione e sburocratizzazione delle procedure amministrative per la portualità. Troppo spesso chi gestisce le aree portuali si trova letteralmente ingessato tra procedure e richieste di autorizzazioni da parte di altre strutture, enti o Pubbliche Amministrazioni. Ci sono numerose duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali. Questi appesantimenti inevitabilmente rallentano la competitività dei nostri porti, scrive **Assoporti**. Per il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, è ora di cambiare rotta. Raffaella Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull'ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione.



# Shipping Italy

## Primo Piano

### Assoportri sposa la proposta di legge di Italia Viva sulla semplificazione portuale

**Assoportri** ha espresso il suo appoggio alla proposta di legge presentata lo scorso 30 novembre da Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti alla Camera, e da Luciano Nobili, entrambi rappresentanti di Italia Viva, per la semplificazione delle procedure nei porti. Il testo, che si può consultare qui, è ora all'esame della stessa Commissione Trasporti, cui risulta essere stato assegnato lo scorso 22 gennaio. È ora di cambiare rotta ha dichiarato il presidente di **Assoportri**, Daniele Rossi. L'Onorevole Paita ha giustamente evidenziato un problema che affrontiamo ogni giorno. Da anni si parla di semplificazione ma ogni volta si aggiungono nuove competenze sull'ambito portuale, oppure procedure che si sovrappongono a quelle già esistenti. Adesso occorre accompagnare i fondi della Next Generation EU con la semplificazione. Nella proposta presentata da Paita e Nobili, spiega una nota dell'associazione, si modificano gli articoli della legge di riordino della materia portuale che riguardano il Piano Regolatore Portuale, il dragaggio e le procedure di appalto. Temi su cui la stessa **Assoportri** ricorda di essersi spesa, sollecitando semplificazione e sburocratizzazione, in particolare per eliminare duplicazioni e sovrapposizioni per la realizzazione di infrastrutture necessarie, ma anche per il rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

## Primo Piano

### Porti italiani bruciano 54 milioni di traffico Napoli segna -11,8%

Roma. Circa 54 milioni di tonnellate di traffico in meno movimentate dai porti italiani nel 2020. I dati statistici ufficiali, pubblicati da **Assoporti**, parlano di un 10,7 per cento di volume in meno, pari a 441,88 milioni di tonnellate. I container bissano praticamente il traffico del 2019, con 10,6 milioni di TEU, in calo dell'uno per cento. Il crollo dei passeggeri non è equiparabile alla debacle dei crocieristi, che crollano del 95 per cento circa, ma comunque sono stati imbarcati sulle navi circa 40 milioni di persone in meno rispetto al 2019, in flessione del 56 per cento: 32,3 milioni di passeggeri, rispetto ai 73,5 milioni dell'anno precedente. Il sistema portuale di Napoli e Salerno mostra una buona tenuta, ma grazie alla buona performance del secondo. Ha movimentato 30,8 milioni di tonnellate, in calo del 6,8 per cento. Napoli ne ha movimentate 16,4 milioni (-11,8%), Salerno 14,4 milioni (-0,6%). I porti che hanno resistito meglio sono quelli dell'Alto Tirreno e dell'Adriatico, ovvero il sistema portuale di Genova, Savona e Vado Ligure (-14,5%) e quello di Trieste e Monfalcone (-13,5%). Hanno curiosamente movimentato gli stessi volumi, 57,4 milioni di tonnellate in Liguria e 57 milioni di tonnellate in Friuli.

Gioia Tauro e Palermo sono gli unici porti che crescono. Quello calabrese ha movimentato 39,7 milioni di tonnellate, in crescita del 36,3 per cento. Quello siciliano 8,5 milioni di tonnellate, in crescita del 2,5 per cento, con Palermo nello specifico che con 7,3 milioni in quota è cresciuto del 26 per cento. Anche lo Stretto di Messina, il punto della penisola italiana a movimentare tantissimi passeggeri, a soffrire, calando del 52,7 per cento a 13,7 milioni di persone in transito.



## I porti italiani perdono il 10% del traffico merci nell' anno del Covid

Raoul de Forcade

I porti italiani fanno i conti dei danni subiti, in termini di volumi, in seguito all'emergenza Covid. Nel 2020 gli scali tricolori hanno movimentato 441,88 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni del 2019. Per quanto riguarda il traffico contenitori, si sono mossi 10,67 milioni di teu (misura standard pari a un container da 20 piedi), pari a un punto percentuale in meno dei 10,78 milioni di teu dell' anno prima. È quanto emerge dalle tabelle pubblicate da **Assoport**, aggiornate al 17 febbraio. Contando che Genova, il principale porto italiano (tra merci e container), nel 2020 ha movimentato 44,14 milioni di tonnellate di merci (contro i 52,75 del 2019) si comprende bene che i 53 milioni di tonnellate in meno spostati sulle banchine a livello nazionale pesano notevolmente sul bilancio complessivo dell' attività portuale italiana. È inoltre crollato il traffico passeggeri, ovviamente anche questo in seguito alle restrizioni per il Covid imposte agli spostamenti: nel corso dell' anno sono stati 32,39 milioni i passeggeri trasitati sulle banchine (tra traghetti e crociere), in calo del 56% rispetto ai 73,57 milioni di passeggeri del 2019. Ma, mentre i traghetti hanno comunque mantenuto un certo volume di ospiti trasportati, passando dai 17,9 milioni del 2019 ai 9,5 milioni del 2020, le crociere hanno subito una caduta spaventosa: nel 2019 i passeggeri movimentati erano 11,9 milioni mentre nel 2020 sono stati solo 641 mila. Anche l' area che conta il maggior numero di passeggeri, e che è quella compresa nell' **Adsp** dello Stretto di Messina, vede un calo del 52,7% della movimentazione, a 13,7 milioni di passeggeri. Tra i porti con maggiore traffico di merci, ci sono quelli sotto l' Autorità del Mar ligure occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure), che 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. In controtendenza il porto di transhipment di Gioia Tauro che vede salire i teu movimentati da 2,5 milioni nel 2019 a 3,19 nel 2020 e le merci crescere, in tonnellate, da 29,76 milioni a 40,28 milioni.



# Informazioni Marittime

## Primo Piano

### Porti italiani nel 2020, traffico cala del 10 per cento

*Salerno stabile, Palermo e Gioia Tauro in crescita. Container in flessione solo dell' uno per cento. Passeggeri più che dimezzati, crocieristi spariti*

Circa 54 milioni di tonnellate di traffico in meno movimentate dai porti italiani nel 2020. I dati statistici ufficiali, pubblicati da **Assoport**, parlano di un 10,7 per cento di volume in meno, pari a 441,88 milioni di tonnellate. I container bissano praticamente il traffico del 2019, con 10,6 milioni di TEU, in calo dell' uno per cento. Il crollo dei passeggeri non è equiparabile alla debacle dei crocieristi, che crollano del 95 per cento circa, ma comunque sono stati imbarcati sulle navi circa 40 milioni di persone in meno rispetto al 2019, in flessione del 56 per cento: 32,3 milioni di passeggeri, rispetto ai 73,5 milioni dell' anno precedente. Il sistema portuale di Napoli e Salerno mostra una buona tenuta, ma grazie alla buona performance del secondo. Ha movimentato 30,8 milioni di tonnellate, in calo del 6,8 per cento. Napoli ne ha movimentate 16,4 milioni (-11,8%), Salerno 14,4 milioni (-0,6%). I porti che hanno resistito meglio sono quelli dell' Alto Tirreno e dell' Adriatico, ovvero il sistema portuale di Genova, Savona e Vado Ligure (-14,5%) e quello di Trieste e Monfalcone (-13,5%). Hanno curiosamente movimentato gli stessi volumi, 57,4 milioni di tonnellate in Liguria e 57 milioni di tonnellate in Friuli.

Gioia Tauro e Palermo sono gli unici porti che crescono. Quello calabrese ha movimentato 39,7 milioni di tonnellate, in crescita del 36,3 per cento. Quello siciliano 8,5 milioni di tonnellate, in crescita del 2,5 per cento, con Palermo nello specifico che con 7,3 milioni in quota è cresciuto del 26 per cento. Anche lo Stretto di Messina, il punto della penisola italiana a movimentare tantissimi passeggeri, a soffrire, calando del 52,7 per cento a 13,7 milioni di persone in transito. - credito immagine in alto.



## Il Piccolo

Trieste

### Porti italiani in discesa, ma Trieste tiene

*Unico scalo a chiudere l'anno in positivo per i container. Il bilancio finale è un calo del 13,6% in linea con il trend nazionale*

LORENZO DEGRASSI

TRIESTE I porti di Trieste e Monfalcone nel 2020 hanno sofferto la crisi dei traffici causata alla pandemia ma hanno tenuto bene le posizioni (-13,6% pari a 57,09 milioni di tonnellate di merci movimentate). Un dato in linea con il trend nazionale tuttavia quello giuliano è l'unico scalo in Italia a chiudere l'anno con il segno positivo per quanto riguarda la movimentazione container. È quanto registra **Assoport**, l'associazione nazionale delle port authority italiane, nelle sue statistiche ufficiali sui traffici di merci imbarcate e sbarcate negli scali italiani nell'anno appena trascorso. Complessivamente, gli scali portuali italiani nel 2020 hanno movimentato 441,88 milioni di tonnellate di merci, in calo del 10,7% rispetto ai 495,08 milioni del 2019. I dati **Assoport** mostrano un quadro molto articolato per quanto riguarda le varie tendenze di traffico negli scali italiani. Tra i porti con maggiore movimentazioni, quelli ricadenti sotto l'Autorità del Mar Ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado Ligure), che hanno visto un calo del 14,5% nelle merci imbarcate e sbarcate. Gli scali facenti capo all'Autorità del Mar Adriatico Orientale, con Trieste e Monfalcone pur soffrendo hanno tenuto bene le posizioni grazie anche al vantaggio di un traffico container in pieno recupero. Per ciò che riguarda i traffici containerizzati (espressi in Teu, l'unità di misura dei container) nel 2020 sono state complessivamente 114.304.778 le tonnellate di merci varie imbarcate e sbarcate nei porti italiani, un valore in crescita del 2,7% rispetto al 2019. Un dato positivo nonostante un anno di grande flessione per l'economia italiana dovuto alla pandemia da Covid-19. Trattasi però di un dato "drogato" dai container trasbordati nel porto di Gioia Tauro, dove il transhipment pesa praticamente per il 100% delle movimentazioni. Ad eccezione del porto calabrese, infatti, è Trieste l'unico scalo italiano a registrare un aumento - seppur contenuto - dei traffici (+1,8%) rispetto al 2019. Tutti in calo invece, in alcuni casi anche a doppia cifra percentuale, i movimenti negli altri porti della penisola. A guidare il ranking c'è sempre Genova con 2.068.046 Teu (-10%) a cui si aggiungono altri 145.087 di Vado Ligure; il porto del capoluogo ligure è seguito da La Spezia con 1.104.335 (-13%), poi Napoli 634.191 (-5%), a seguire Venezia 529.064 (-10%), Livorno 513.399 (-15%), Trieste 494.329 (+1,8%), Salerno 365.745 (-8,8%), Ancona 158.677 (-9,9%) e infine Ravenna 192.523 (-11%). Per quanto riguarda, infine, la classifica dei movimenti complessivi di merci nei singoli scali, Trieste si posiziona ancora sul podio, con 9,2 milioni di tonnellate movimentate nell'arco del 2020, subito dietro a La Spezia con 13,3 milioni di merci spostate. A guidare la classifica c'è ancora il porto di Genova con i suoi 24,7 milioni di tonnellate. Lo scalo giuliano deve però guardarsi le spalle da Livorno: lo scalo labronico tallona Trieste con 9,1 milioni di tonnellate di merci imbarcate e sbarcate. A seguire Napoli con 6,7 milioni, Venezia con 5,7 milioni e Salerno con 5,1. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Al Porto di Trieste arriva Seabin, il bidone che aspira i rifiuti marini

*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*

- di Barbara Ganz

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). "Siamo consapevoli che Seabin da solo non può risolvere i problemi dell'inquinamento in mare, - ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority giuliana, ma può dare un contributo per la pulizia degli specchi acquei, tanto che stiamo valutando il posizionamento di un altro dispositivo nel porto".



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i guai del mose

## Consorzio in crisi Miani ai dipendenti «Mancano i soldi ma la soluzione c'è»

530 milioni di risparmio dei mutui da destinare al liquidatore per pagare stipendi e debiti. Però l'emendamento è fermo

ALBERTO VITUCCI

«Il problema sono i soldi. Confido che una soluzione si troverà a breve». Prima uscita pubblica per il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani. Ieri ha incontrato i circa duecento dipendenti di Consorzio e Comar, a quasi tre mesi dalla nomina. Due incontri separati con i tecnici e gli amministrativi, per rispettare le norme anti Covid. Un richiamo alla riservatezza e un'assicurazione: «Ho un compito ingrato, ma presto i problemi saranno risolti». Come? La speranza è riposta nei famosi 530 milioni disponibili per i risparmi sui mutui della Bei fatti nei primi anni Duemila. Soldi che dovrebbero andare al **Mose** e alla laguna, consegnati al Provveditorato alle Opere pubbliche. Che adesso il liquidatore in accordo con la commissaria del **Mose** Elisabetta Spitz, prova a gestire direttamente. Potrebbe aiutare a risolvere i problemi di liquidità del Consorzio, per anni soggetto monopolista che decideva tutto in materia di Salvaguardia. Dunque gli stipendi dei dipendenti e i costi della struttura, ma anche i debiti delle imprese e i contenziosi per i lavori malfatti. Fino a qualche anno fa il Consorzio poteva contare sul 12 per cento di aggio obbligatorio su ogni lavoro in laguna. Poi è arrivato lo scandalo delle tangenti, i lavori sono calati, e la provvista non c'è più. Ma ci sono molti dubbi di legittimità su questo uso diverso delle risorse destinate alle opere di salvaguardia. Tanto che un emendamento presentato dai parlamentari veneziani del Pd al DL "Proroga termini" non è ancora stato come si dice in termini tecnici "segnalato". Dunque si deve considerare per ora tecnicamente respinto. Cosa diceva l'emendamento? Prevedeva decreti di spesa firmati dal ministero delle Infrastrutture - in accordo con il ministero dell'Economia - per "versare le economie derivanti dai risparmi sugli oneri finanziari dei contratti di mutuo su uno o più conti correnti dedicati intestati al commissario liquidatore". Queste somme, continua la proposta "non possono essere assoggettate a pignoramenti o azioni esecutive per debiti pregressi del Consorzio e possono essere utilizzate per il pagamento di tali debiti laddove ritenuti funzionali al perseguimento degli obiettivi". Un percorso non facile. Visti anche i rilievi che la Corte dei Conti va formulando sui capitoli di spesa dei finanziamenti. Miani si è detto fiducioso che una soluzione sarà trovata. E ha ricordato come insieme al commissario del **Mose** nei prossimi giorni saranno riempite le caselle che riguardano l'Autorità per la laguna. Altro punto controverso. Perché la legge approvata alla vigilia di Ferragosto dal governo Conte non è ancora stata resa operativa. Si tratta di nominare il presidente della nuova Autorità, che dovrà assorbire i compiti che spettano al Provveditorato e al Consorzio, ma anche quelli del Demanio e del Comune. Una svolta importante, su cui il Comune e la Regione hanno chiesto maggiore attenzione ai territori. E le associazioni la nomina di "persone di alto livello e competenza sulle questioni lagunari". Una nuova autorità che possa far girare definitivamente pagina sugli scandali e le storture del monopolio e sugli interventi sbagliati o realizzati male.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.





# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il Procuratore di San Marco Sulle barriere anti Acqua alta

## «Bene i lavori al via in estate Speriamo finiscano in tempo»

*Tesserin: grazie al provveditore Zincone, ma l'emergenza è già in autunno E per la Basilica temo l'allungamento dei tempi, dovuto alla burocrazia*

ENRICO TANTUCCI

veneziana «Siamo felici che ripartano le procedure per la realizzazione delle barriere di protezione dalle acque alte della Basilica di San Marco e siano grati per questo al provveditore **Zincone** e a chi ha collaborato a sbloccare il progetto con il placet dei Beni culturali. Ma non possiamo per questo essere tranquilli per la difesa della Basilica, la preoccupazione resta, anche in vista del prossimo autunno». È garbato ma fermo il primo procuratore di San Marco, Carlo Alberto Tesserin, dopo gli sviluppi annunciati dal provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, **Cinzia Zincone**. Che ha anticipato che la gara per la realizzazione delle barriere protettive di cristallo da distribuire intorno alla Basilica, attesa ormai da circa un anno, ma continuamente rinviata per discussioni prima sul progetto e poi sulle modalità di finanziamento e sui soggetti titolati a svolgere i lavori, sarà avviata con una procedura negoziata, invitando alcune ditte, con l'avvio dei lavori previsto per l'estate. «Se i lavori fossero stati affidati direttamente alle imprese del Consorzio, come era previsto», osserva Tesserin, «tutto sarebbe stato più rapido. Ammettiamo anche i lavori partano per il primo giugno, ordinando anche le barriere di cristallo che dovranno proteggere la Basilica. Siamo sicuri che finiremo in tempo per l'autunno? Ricordo che per la Basilica i mesi peggiori per le acque alte sono ottobre, novembre e dicembre, ma lo scorso anno l'abbiamo avuta perfino ad agosto. Per questo, nonostante tutto, non possono non essere preoccupato, ricordando anche che la difesa della Basilica dalle alte maree è fondamentale, ma deve ancora avviarsi quella della protezione dell'intera Piazza San Marco, altrettanto indispensabile. Quando il turismo ripartirà, attenuatosi l'effetto Covid, la città deve farsi trovare pronta». E a proposito di turismo e di riaperture alle visite, il polo marciano non è ripartito nei giorni scorsi come invece i principali musei e centri espositivi cittadini. «Volevamo riaprire il museo marciano e il Campanile, ma non abbiamo potuto» spiega ancora il procuratore di San Marco «perché per la torre campanaria il periodo ha coinciso proprio con quello di manutenzione annuale dell'ascensore che porta alla sommità e non abbiamo potuto rinviarlo. Quanto al museo, stiamo riorganizzando il suo ingresso, invertendo le scale e migliorando tra l'altro anche il bookshop e il nostro obiettivo è dunque quello di riaprire tutto al pubblico dal primo marzo se le disposizioni governative legate all'emergenza coronavirus lo permetteranno. Il nostro desiderio è anche quello di riaprire ai visitatori l'ingresso in Basilica per la visione della Pala d'Oro, ma anche in questo caso dipendiamo da quanto deciderà il Governo. Aggiungo che si tratta comunque di riaperture in perdita, perché la Procuratoria non è istituzione pubblica e non può quindi contare come è avvenuto per i musei comunali e statali per i ristori per il danno subito per la mancanza di visitatori. Per noi riaprire le visite in questo momento è soprattutto un costo, l'anno scorso ci siamo in parte "salvati" con le riaperture nei mesi estivi, ma nonostante questo non appena sarà possibile lo faremo. Perché è indispensabile che tutto il sistema culturale veneziano possa ripartire. Sarebbe un errore imperdonabile quello di farsi trovare, quando i flussi turistici riprenderanno, magari con forza, nelle stesse condizioni di prima, senza avere risolto nessuna delle criticità, a cominciare proprio dall'acqua alta. Perché il Mose, da solo, non può bastare per risolvere





## Ex Mondomarine, i lavoratori chiedono aiuto a Mattarella

Una lettera al Presidente della Repubblica Sergio Mattarella per chiedere un suo intervento a sollecitare la nomina del Comitato di gestione che dovrà ratificare l'assegnazione della concessione ventennale degli ex cantieri Mondomarine. A scriverla sono stati i lavoratori di Palumbo Yacht Savona. A rallentare la procedura per l'assegnazione ventennale è l'attesa della nomina dei componenti del Comitato di gestione, dopo che è stato confermato alla guida dell'**Autorità di sistema** Paolo Emilio Signorini, oltre al recente cambio di governo. Intanto l'armatore napoletano Giuseppe Palumbo, a cui è provvisoriamente affidata la gestione dei cantieri, ha assunto a tempo indeterminato 3 dei 13 lavoratori il cui contratto era scaduto a dicembre 2020. Attualmente sono 14 le barche in refitting, mentre per domani è previsto l'arrivo di uno yacht da 50 metri. Palumbo Super Yachts completerà il reintegro dei lavoratori rimasti dopo il fallimento MondoMarine solo quando avrà la comunicazione della concessione. E.R. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**SAVONA**

**Piazza Diaz fontana e nuove luci al posto della colata di asfalto**

Presentato ieri il progetto assieme a quello per ristrutturare il ridotto dell'antico Chiaverra con 1,5 milioni di euro provenienti da fondi regionali

**SAVONA**

**Ex Mondomarine, i lavoratori chiedono aiuto a Mattarella**

**SAVONA**

**Sicurezza, ripascimento da due milioni sul litorale**

**SAVONA**

**Da marzo 2 distributori per le auto elettriche**

L' economia del mare

**Diga, il verdetto finale fra due mesi navi sicure con l' ingresso di levante**

*La relazione conclusiva del coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon. Ora sarà l' autorità portuale e indicare la scelta definitiva. Sostenibilità economica e cono aereo da risolvere*

Che sia stato pubblico, nessun dubbio. Il dibattito sulla nuova diga del porto di Sampierdarena è stato seguito da oltre sessantamila persone, fra piattaforme e canali social. Un moltiplicatore partito dai quattro incontri organizzati dai coordinatori del "debat publique" e arrivato con il suo carico di domande e di risposte negli uffici e nelle case degli addetti ai lavori e di tutti quelli che chiedevano informazioni sulla più costosa delle opere marittime mai costruita in Italia, oltre un miliardo di euro. E proprio il tema dei costi e della sostenibilità economica dell' opera è rimasto al centro del confronto, ancora in attesa di una risposta definitiva, anche se si confida parecchio sui finanziamenti del Recovery Plan per coprirne la realizzazione. Anche l' aspetto delicatissimo del cono aereo sarà oggetto di ulteriore confronto, dopo il tavolo aperto con l' Enac. Ma sul tavolo adesso ci sono parecchi elementi e altrettante certezze in più, come ha riassunto il coordinatore del Dibattito Pubblico, Andrea Pillon. Ora la palla passa all' **autorità di sistema portuale** che ha due mesi di tempo per decidere l' opzione migliore per la nuova diga. Su un punto, tutti i soggetti hanno mostrato

sostanziale convergenza, vale a dire sulla necessità di costruire l' opera, anche se con parecchi distinguo. La diga, insomma, come esigenza, necessità, opzione obbligata per un porto che vuole continuare a crescere. E per farlo, ha ribadito Pillon, lo sviluppo non può avvenire disgiunto dalla sicurezza. Le fullcontainer di nuova generazione, così come le grandi navi da crociera, hanno necessità di entrare e uscire dal porto in sicurezza, consentendo a chi opera nei servizi tecnico-nautici (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori) di operare senza rischio alcuno. E proprio il tema della sicurezza deve restare centrale nelle valutazioni che porteranno l' authority al suo verdetto, in contatto pressoché costante con la Capitaneria di porto, a cui compete il governo delle manovre negli specchi acquei. Raccogliendo le istanze delle varie categorie, l' impressione è che l' opzione 3, quella con l' ingresso delle navi da levante, possa alla fine mettere tutti quanti d' accordo. « È risultato che tutte le tre alternative rispettano normative e standard di sicurezza ma presentano vantaggi e svantaggi - ha chiarito Pillon - Capitaneria di porto e servizi tecnico- nautici hanno espresso una chiara preferenza per le soluzioni di levante, la 2 e la 3, con una preferenza per la 3 che darebbe maggiori garanzie di sicurezza, sul tema dell' imbarco dei piloti ma soprattutto il potenziale raddoppio delle manovre. Ci sono anche posizioni che individuano la soluzione 4 come quella preferita, ritenuta migliore per uno sviluppo inferiore, minori costi e impatti ambientali e di tempi di realizzazione». La nuova diga nasce a 500 metri da quella attuale, e una volta completata andrà a sostituirla. Sarà un' infrastruttura attiva, non solo una barriera di protezione dal mare, ma anche una base destinata a produrre energia dal moto ondoso, dalle correnti marine, dal sole, con i pannelli e dal vento, con le pale eoliche. Il sindaco Marco Bucci, ha avanzato anche l' ipotesi di costruire a fianco un terminal di 100-150 metri di larghezza per le rinfuse liquide. Anche questo sarà un tema di riflessione che verrà esaminato una volta individuata la soluzione. La relazione conclusiva del coordinatore riesce comunque a riassumere tutti gli interrogativi più importanti, una ventina, fornendo anche le risposte. L' ingresso di levante, valutato positivamente da chi vive il mare nelle operazioni di manovra e di controllo, va ora al giudizio della struttura di Palazzo San Giorgio guidata dal



presidente Paolo Signorini. La decisione fissata fra due mesi consentirà di accelerare tutto quanto l' iter normativo, per lanciare il bando di gara e puntare ad aprire i cantieri il prossimo



# La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

---

anno. - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

## Una nuova App per gli autotrasportatori di Genova

*Digitalizzare interamente le operazioni legate all'entrata ed uscita degli automezzi dal porto*

Redazione

GENOVA Nuove funzioni dell'App a disposizione degli autotrasporti che transitano nel porto di Genova, con nuovi servizi digitali per l'acquisizione preventiva delle informazioni sia sulle condizioni di carico o scarico della merce, sia per l'accesso alle aree portuali. Si tratta di uno strumento importante nel processo di digitalizzazione dei flussi documentali che grazie all'implementazione di nuove funzionalità per il completamento delle operazioni di accesso dei mezzi pesanti ai varchi commerciali dello scalo di Genova permette di velocizzare le procedure. Il percorso che porterà al completamento dell'operatività del PCS E-port è di grande importanza per ridurre i tempi complessivi di funzionamento della catena logistica di cui lo scalo di Genova rappresenta un nodo fondamentale, che consentirà di digitalizzare interamente le operazioni legate all'entrata ed uscita degli automezzi dal porto. Un aspetto di notevole importanza in questo momento di emergenza pandemica, è che con la digitalizzazione delle procedure, non solo si velocizzano i processi, ma si elimina anche il contatto fisico tra operatori, necessario nel caso di scambio di documenti cartacei. Il nuovo sistema sarà esteso allo scalo di Savona attraverso l'implementazione dello stesso nel perimetro del PCS della Piattaforma Logistica Nazionale in corso di adozione da parte dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale.



## Nidec Asi, Kaila Haines: Banchine elettriche a Genova Pra' pronte a maggio

Il progetto shore to ship a Genova Pra' sarà operativo agli inizi di maggio. Parola di Kaila Haines, Marketing e PR Director di Nidec Asi, multinazionale capofila del settore Industrial Solutions del colosso giapponese Nidec Corporation, fondato nel 1973 a Kyoto, leader mondiale nei motori di precisione, con un fatturato di oltre 15 miliardi di yen nel 2019 e più di 100.000 dipendenti in più di 30 paesi in tutto il mondo. Attraverso la controllata Nidec Asi (l'ex Ansaldo Sistemi Industriali acquisita nel 2012), il gruppo presidia 19 impianti produttivi in 9 paesi (1.300 dipendenti nel mondo, di cui 900 in Italia) fra cui Monfalcone dove i giapponesi controllano uno storico stabilimento, centro di eccellenza per la realizzazione di motori e generatori elettrici. A Genova, Nidec Asi ha siglato un contratto del valore di 8 milioni di euro con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per realizzare un sistema avanzato di alimentazione elettrica che consente alle navi ormeggiate di attingere dalle banchine l'energia necessaria ad essere pienamente operative, senza bisogno di accendere i motori di bordo. Il progetto risponde all'esigenza di adeguarsi alle direttive dell'Unione Europea che, dal 2003, ha invitato i porti ad adottare sistemi shore to ship per ridurre le emissioni inquinanti delle navi in porto. Una raccomandazione che diventerà vincolante per tutti i porti europei entro il 2025. Su 18 progetti in questo ambito in Europa, Nidec Asi è coinvolta in otto, di cui uno è nel porto di Genova, puntualizza Haines. Su quante banchine si potranno ricaricare le navi e a regime quali saranno i benefici per il porto di Genova? Si tratta di un'unica banchina nel porto di Genova Pra' (nella foto) con capacità di caricare due navi contemporaneamente. Saranno abbattute le emissioni di SOx, NOx, CO2 e di PM, che rappresentano una significativa fonte d'inquinamento. Inoltre, collegando le navi alla rete elettrica nazionale ed evitando l'impiego dei generatori diesel di bordo, si ridurranno significativamente anche le emissioni acustiche che infastidiscono turisti e abitanti delle zone limitrofe. A Genova, il progetto è chiavi mano e garantiremo l'assistenza tecnica per i prossimi 10 anni. In quali porti avete già realizzato il progetto shore to ship e dove pensato di farlo? Premetto che le nostre applicazioni sono state installate già con successo in Italia nel porto di Livorno, nei Cantieri di Muggiano La Spezia e nelle Basi Militari Navali di Taranto e a Tolone. Negli Stati Uniti siamo invece presenti nell'automazione delle gru portuali, nei principali porti da New York a Miami. Di recente, abbiamo vinto un appalto a Malta per 4 banchine. Stiamo gareggiando per altri 3 progetti in Francia, Spagna e Danimarca, di cui avremo l'esito a breve. Sono per la maggior parte appalti pubblici, quindi stiamo aspettando l'esito della gara ma siamo fiduciosi. Nel Recovery Plan è prevista l'elettificazione di tutti i 41 porti italiani. In questa partita, Nidec Asi si candida a giocare un ruolo da protagonista? Certo, non solo per il cold ironing ma per la modernizzazione dei porti italiani. In questo momento, a livello mondiale, c'è un forte interesse ad automatizzare i porti. Tutti sono convinti, noi per primi, che il futuro della portualità sarà elettrico in qualsiasi ambito: trasporti su gomma per spostare i container, automazione delle gru e auto elettriche per muoversi all'interno dell'area portuale. Le tecnologie sono mature e disponibili. Abbiamo all'interno del gruppo, una divisione automotive che sta lavorando su tutte le tecnologie di trasporto che operano nei porti, fornendo automazione, sensoristica e motori. Le soluzioni di Nidec Asi possono essere applicate a qualsiasi tipo di nave? Sì, a patto che la nave sia dotata di un sistema di attacco che le consente di essere ricaricata. Ma l'evoluzione tecnologica di Nidec Asi oggi permette di applicare su una nave sia un sistema di propulsione ibrido diesel-elettrico sia un sistema full electric. Non a caso, di recente abbiamo iniziato una trattativa con un importante produttore europeo di rimorchiatori per progettare imbarcazioni





## Ship Mag

Genova, Voltri

---

100% elettriche che saranno venduti in tutto il mondo. Quando riusciremo ad avere una nave cruise o cargo full electric? Per le lunghe distanze, è difficile anche pensarci. In questo caso, nel breve-medio periodo le navi potranno essere solo a propulsione ibrida oppure alimentate a Gnl, con una capacità 100% elettrica solo quando entra in porto per rispettare le nuove norme UE sulle emissioni nocive. Con quali compagnie state discutendo per proporre le vostre soluzioni? In questo momento, stiamo discutendo con uno dei principali gruppi crocieristici che sta puntando su navi a GNL-elettriche, per questo motivo è interessato ad installare a bordo soluzioni di energy storage a batterie (Bess) di Nidec Asi con una potenza da circa 8 MWh che consentirà alle navi di entrare nei porti e fare le manovre in modalità elettrica al 100%. Intanto, in Norvegia state testando le soluzioni Bess sui traghetti della compagnia Brødrene Aa. Come procedono le sperimentazioni? Sono 4 traghetti Seasight su cui stiamo implementando una soluzione Bess. Soluzione che permette di navigare elettricamente, senza produrre alcuna emissione inquinante e in silenzio, con il massimo rispetto di tutto l'ecosistema marino, garantendo allo stesso tempo una navigazione completamente sicura. Il progetto risponde all'esigenza di adeguarsi alla decisione del Parlamento norvegese che, entro il 2026, limiterà la circolazione navale all'interno dei fiordi ai soli traghetti elettrici, creando delle zone navigabili a zero emissioni, a beneficio della salute e del benessere della popolazione locale. Un percorso quello norvegese, che tutta l'Europa dovrebbe imitare: è stato infatti calcolato che una nave da crociera attraccata in banchina in 10 ore produce circa la stessa quantità di CO2 di 25 automobili di media cilindrata in un anno. In Italia, state sperimentando qualcosa di simile? Di recente, abbiamo firmato un contratto per la fornitura delle batterie da installare sulla flotta di traghetti della società di navigazione Laghi per consentire di operare in modalità full electric. Inoltre, stiamo lavorando con un paio di cantieri navali specializzati nella costruzione di mega yacht per consentirgli di navigare anche in zona protette. Quando potremo vedere in circolazione un modello Seasight in Italia? Dal punto di vista tecnologico non c'è nessuna barriera, il problema è che l'Italia è obiettivamente indietro rispetto ad altri Paesi. Certo ci sono compagnie di navigazione come Grimaldi di Napoli che sono più avanti, altre invece lo sono molto meno. Quindi, ci sono forti investimenti da fare.

## Shipping Italy

Genova, Voltri

### I terminalisti mettono in mora la port authority di Genova: chiesti indietro 8 milioni versati alla CULMV

Nel porto di Genova è scoppiato un terremoto fra terminalisti e Autorità di sistema portuale per i conguagli (definiti adeguamenti tariffari postumi) che dal 2013 i concessionari versano nelle casse della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie per ripianare le perdite d'esercizio e per i quali ora chiedono (forse) il risarcimento. Bisogna dire forse perché fonti a conoscenza diretta della questione hanno spiegato a SHIPPING ITALY che la Sezione Terminal Operators di Confindustria Genova ha scritto una lettera (firmata da tutti i terminalisti coinvolti nella vicenda) che doveva essere protocollata da palazzo San Giorgio ma che prima è stata informalmente messa a conoscenza del segretario generale Marco Sanguineri e del presidente Paolo Emilio Signorini la cui reazione ha indotto alcuni a fare un mezzo passo indietro. Resta il fatto che questa lettera (la cui esistenza è stata rivelata da Il Secolo XIX) è stata consegnata brevi manu a Sanguineri ed quindi difficile fingere che non sia mai esistita. SHIPPING ITALY è in grado di rivelarne il contenuto a dir pocco scottante, a partire dall'oggetto che recita quanto segue: Rapporti tra impresa autorizzata ex art. 17 della l. n. 84/1994 e imprese concessionarie e autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali. Poteri di regolazione dell'Autorità e mancato rispetto degli obblighi gravanti sulla stessa. Ato di diffida e messa in mora. In estrema sintesi alla port authority viene rimproverato di non aver vigilato né di aver posto rimedio a una situazione per cui la Culmv non è stata in grado negli ultimi anni di operare in condizioni di equilibrio economico-finanziario costringendo (così è scritto) i terminal operator a versare dei conguagli per i quali oggi si richiede il risarcimento con conseguente messa in mora dell'AdSP. Nella lettera, lo ripetiamo firmata in maniera coesa da tutti i componenti della sezione Terminal operators di Confindustria, si premette che alla port authority spettano una serie di verifiche e controlli sull'organizzazione e sull'attività della Culmv; vigilanza e controllo anche in merito alla regolarità e all'efficienza dell'attività svolta da quest'ultima. Il versamento di questi adeguamenti tariffari postumi all'agenzia di fornitura di manodopera temporanea in porto vengono chiesti alle imprese da otto anni e sono sempre stati corrispondenti alla perdita gestionale realizzata da Culmv rapportata al numero di avviamenti. Le imprese dicono di essere sempre state costrette a versare quanto richiesto e rimproverano a Signorini la mancanza di interventi più incisivi nei confronti della Compagnia Unica. Alla luce dell'ultimo conguaglio appena riconosciuto lo scorso dicembre (per l'esercizio 2019) dopo che un accordo tra Confindustria, AdSP e Culmv aveva assicurato che quello per il 2018 sarebbe stato l'ultimo, i terminal operator accusano palazzo San Giorgio di inosservanza, da parte dell'Autorità, dei propri doveri di regolatore dell'impresa monopolista ex art.17 della l. n. 84/1994, inosservanza che ha determinato, in capo alle imprese, un ingiusto pregiudizio cumulato, pari a svarati milioni di euro. La sezione confindustriale presieduta dal pompiere' Beppe Costa (che questa volta non è riuscito, o solo in parte, a frenare l'impeto dei suoi colleghi), parla ancora, a proposito delle richiesta annuale di integrazioni tariffarie, di un'operazione abusiva in quanto palesemente collegata a dichiarate, conclamate e ammesse disfunzioni' gestionali che impattano sul bilancio della Culmv, in una situazione in cui le norme vigenti impongono invece chiaramente all'Autorità di vigilare sull'attività del monopolista ex art.17. e di assumere tutte le misure necessarie ad assicurare che tale soggetto addotti una gestione della proprie impresa idonea a garantire l'equilibrio di bilancio. Invece la port authority viene accusata di essere stata colpevolmente e anzi intenzionalmente inerte rispetto ai propri doveri. Per i terminal operator ne discende la responsabilità di codesta Autorità per violazione del diritto dell'Unione Europea e il correlativo diritto delle imprese di richiedere





## Shipping Italy

Genova, Voltri

---

il risarcimento del danno. In totale sono 8.065.919,5 euro, di cui poco più di 69mila a Forest terminal, quasi 293mila a Grandi Navi Veloci, 1,25 milioni a Ignazio Messina & C., 3,7 milioni a Psa Genova Prà, 427mila euro a Spinelli, 323mila euro a Stazioni Marittime, oltre 1 milione di euro a Sech e poco più di 830mila euro a Terminal San Giorgio. In conclusione i terminalisti nella lettera ricordano di voler nel porto di Genova un'impresa ex art.17 della legge n.84/1994 in grado di fornire con efficienza il lavoro portuale ma che sia al contempo economicamente e finanziariamente indipendente. Nicola Capuzzo

# Ansa

## Genova, Voltri

### Import di inox origine taroccata, applicato dazio antidumping

(ANSA) - GENOVA, 19 FEB - I funzionari dell' Agenzia dei Monopoli hanno accertato nel porto di Genova-Pra' che una recente importazione di 28 tonnellate di tubi in acciaio inox, con origine dichiarata India ma in realtà di fabbricazione cinese. E' stato pertanto applicato il previsto dazio antidumping sulla merce pari a 100 mila euro e una sanzione da 30 mila a circa 990 mila euro per la violazione del Testo Unico delle Leggi Doganali. Generalmente le misure antidumping sono imposte sulle importazioni quando il prezzo della merce importata è inferiore a quello praticato nel paese dove è diretta la merce stessa, con conseguente grave pregiudizio per l' industria locale che produce un prodotto simile. (ANSA).



## Porto di Pra', scoperta importazione illecita di tubi cinesi: multa da un milione di euro

*L'operazione degli uomini della Agenzia delle Dogane e Monopoli hanno scoperto il cambio di origine*

Redazione

**Genova.** I funzionari ADM hanno accertato nel **porto** di **Genova-Pra'** che una recente importazione di 28 tonnellate di tubi in acciaio inox, con origine dichiarata India era in realtà di fabbricazione cinese. E' stato pertanto applicato il previsto dazio antidumping sulla merce di origine cinese pari a 100.000 euro e una sanzione da 30.000 a circa 990.000 euro per la violazione del Testo Unico delle Leggi Doganali. Generalmente le misure antidumping sono imposte sulle importazioni quando il prezzo della merce importata è inferiore a quello praticato nel paese dove è diretta la merce stessa, con conseguente grave pregiudizio per l'industria locale che produce un prodotto simile. Con la sua attività di controllo ADM contribuisce alla tutela degli interessi finanziari ed economici del Paese e dell'Unione Europea: nello specifico cura l'attività di riscossione dei tributi e contrasta l'evasione fiscale e le frodi, anche attraverso poteri di polizia tributaria e giudiziaria, tutti obiettivi definiti per Statuto e di primaria importanza per ADM.



**Porto di Pra', scoperta importazione illecita di tubi cinesi: multa da un milione di euro**

L'operazione degli uomini della Agenzia delle Dogane e Monopoli hanno scoperto il cambio di origine

19 febbraio 2021 - 10:35

Genova

Genova. I funzionari ADM hanno accertato nel porto di Genova-Pra' che una recente importazione di 28 tonnellate di tubi in acciaio inox, con origine dichiarata India era in realtà di fabbricazione cinese, è stato pertanto applicato il previsto dazio antidumping sulla merce di origine cinese pari a 100.000 euro e una sanzione da 30.000 a circa 990.000 euro per la violazione del Testo Unico delle Leggi Doganali.

Generalmente le misure antidumping sono imposte sulle importazioni quando il prezzo della merce importata è inferiore a quello praticato nel paese dove è diretta la merce stessa, con conseguente grave pregiudizio per l'industria locale che produce un prodotto simile.

Con la sua attività di controllo ADM contribuisce alla tutela degli interessi finanziari ed economici del Paese e dell'Unione Europea: nello specifico cura l'attività di riscossione dei tributi e contrasta l'evasione fiscale e le frodi, anche attraverso poteri di polizia tributaria e giudiziaria, tutti obiettivi definiti per Statuto e di primaria importanza per ADM.

## La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

### Processi logistici a Genova completato il progetto FERS

GENOVA SIIT SpA, ente gestore del Polo di Ricerca e Innovazione TRANSIT promosso dalla Regione Liguria, comunica che si è completato il progetto #LogisticsDataSpace per l'ottimizzazione dei processi logistici nel Porto di Genova cofinanziato dalla Regione Liguria nell'ambito del programma FESR 2014-20 della UE. #LogisticsDataSpace punta a sviluppare tecnologie e soluzioni innovative a supporto della digitalizzazione della catena logistica rendendo più efficienti gli scambi informativi attraverso la creazione di una piattaforma che consente di gestire in maniera paperless alcuni dei processi legati al trasporto. Partito ad agosto 2018, il progetto ha visto impegnate Aitek, Hub Telematica, M3S, Circle, Click&Find, Selesta Ingegneria, aziende che vantano una lunga esperienza nel campo dell'evoluzione tecnologica e del supporto alla digitalizzazione nel settore logistico e portuale ed ha usufruito del supporto dell'Università degli Studi di Genova. Il progetto, in particolare, ha previsto lo sviluppo di: 1) un Gate portuale di nuova generazione che evolve il concetto tradizionale di varco inteso come semplice passaggio d'accesso alle aree portuali 2) un sistema di interscambio e sincronizzazione dati e operazioni basato su tecnologie Data Grid e Blockchain 3) un sistema per il controllo degli accessi che permette di identificare le persone (con particolare interesse rispetto all'identificazione dei conducenti dei mezzi di trasporto) tramite dispositivi mobili 4) un sistema di interfacciamento e automazione terminal possibile grazie a servizi federativi di nuova generazione nell'ambito della cosiddetta Internet of Things (IoT) che assicurano la tracciatura della merce garantendo efficienza, sicurezza e trasparenza. Partendo dai risultati ottenuti, prossimi step saranno la condivisione degli stessi con la Port Community nella sua interezza e l'affinamento su larga scala di alcuni piloti implementati. Bruno Conterno, direttore del SIIT, ha dichiarato I risultati del progetto dimostrano tangibilmente la rilevante conoscenza e competenza dei partners nei confronti di un dominio applicativo particolarmente articolato e complesso. Le attività hanno avuto un evidente rilievo sia tecnologico che di sviluppo processi specifici originati da studi ed analisi approfondite del contesto logistico portuale. Da rilevare una predisposizione non comune alla cooperazione tra i partners stessi, che delinea un sicuro potenziale di crescita per futuri sviluppi nel settore di primaria importanza per lo sviluppo del nostro territorio, con riflessi rilevanti a livello nazionale ed auspicabilmente internazionale. Massimo Massa di Aitek, coordinatore tecnico del progetto, ha sottolineato come il progetto abbia permesso a tutti i partner di fare importanti passi in avanti nello sviluppo tecnologico delle proprie linee di prodotto permettendo di aprire importanti opportunità commerciali e di instaurare proficue collaborazioni con gli enti di ricerca coinvolti. Giorgio Cavo, presidente di Hub Telematica, ha evidenziato la coerenza e l'importanza dei temi affrontati dal progetto rispetto al percorso di digitalizzazione che importanti nodi logistici, come quelli liguri, stanno affrontando in un periodo come quello attuale di profondo cambiamento ulteriormente accelerato dalla pandemia che ha colpito il mondo intero. Luca Abatello, presidente e ceo di CIRCLE Group, ha dichiarato È con estremo piacere che abbiamo contribuito al progetto che ha permesso di confermare la validità di modelli evoluti che contemperino IoT, blockchain, smaterializzazione documentale e controlli automatizzati OCR. Il recupero di efficienza è concreto e molto significativo e rappresenta uno dei nostri filoni strategici di investimento. Pierpaolo Baglietto, docente del corso di Distributed Systems della Scuola Politecnica dell'Università di Genova, ha dichiarato L'Università con questo progetto ha proseguito la sua storica collaborazione con le aziende che si occupano di sistemi informatici a supporto della logistica nei porti liguri. Questo consente da un lato di trasferire nei sistemi utilizzati dalle aziende i più recenti risultati della





## La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

---

ricerca e dall'altro di orientare le attività di ricerca stesse in base alle esigenze che emergono da un costante e proficuo confronto con gli operatori del settore e dalla sperimentazione sul campo di tecnologie innovative. Aitek SpA progetta e realizza soluzioni tecnologiche innovative per i mercati degli Intelligent Transport Systems (ITS) e della sicurezza. Hub Telematica srl, fondata nel 2000, è una società che si occupa della progettazione realizzazione e gestione di servizi telematici di ambito logistico ed in particolare di port community system. CIRCLE Group è il Gruppo specializzato nell'analisi e nello sviluppo di prodotti per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale guidato da Circle SpA. M3S srl è una società che sviluppa piattaforme e soluzioni innovative nel settore dei sistemi distribuiti con particolare riferimento alle tecnologie per il supporto al lavoro collaborativo, all'analisi dati, integrazione e interoperabilità dei dati. Click&Find srl è la società leader in Italia nel monitoraggio a distanza di mezzi e merci con particolare riferimento alle autocisterne per la distribuzione dei carburanti. Selesta Ingegneria SpA progetta, produce e sviluppa soluzioni integrate per l'acquisizione dati dal campo nei settori specifici del controllo degli accessi, rilevazione e gestione delle presenze e realizzazione di sotto-sistemi elettronici.

# Città della Spezia

La Spezia

## L'idea di Fontana per finire la Pontremolese: "Utilizzo commerciale del tunnel per remunerare project financing"

*Il presidente degli spedizionieri spezzini getta sul tavolo una proposta per accelerare il raddoppio: "Un progetto di finanza pubblica aperto al capitale privato che per i benefici ambientali avrebbe titolo per rientrare nel Recovery fund".*

La Spezia - Mi corre l'obbligo di tornare sul completamento del raddoppio della Linea ferroviaria Pontremolese, che ritengo fondamentale per lo sviluppo economico del nostro territorio ma che riveste anche, come più volte dimostrato, un interesse strategico per tutta la Nazione. Sto ai fatti. Si è appreso, anche grazie alle pressioni esercitate sui referenti politici dalla nostra comunità imprenditoriale, che il completamento dell'opera, relativamente alla progettazione e alla costruzione del tunnel, è stato inserito dal MIT tra le grandi infrastrutture da realizzare in via prioritaria con procedura commissariale. Il commissario è stato nominato nella persona dell'ingegner Mariano Cocchetti, dirigente di RFI con notevole esperienza di grandi lavori ferroviari. La notizia ha suscitato comprensibile entusiasmo anche in me, come Presidente della Associazione degli spedizionieri del **Porto** della Spezia, per l'ulteriore, davvero importante passo verso il completamento di un collegamento ferroviario moderno per le merci tra i porti del Tirreno e la Pianura Padana. E' stato poi rilevato che purtroppo mancano ancora un progetto esecutivo per la galleria di valico e la relativa copertura finanziaria e che l'opera non è inserita nel Piano Nazionale di Resilienza finanziato dalla Unione Europea poiché mancanti dei requisiti di cantierabilità e della previsione di poter essere terminata entro la data limite del 2026. Ebbene, ritengo che la nomina del commissario permetta di esplorare altre vie di finanziamento come la fattibilità di un progetto di finanza pubblico-privato individuando un soggetto privato cointeressato a costruire l'opera, in cambio di una concessione di lungo periodo: 50/99 anni. Con una tale concessione si potrebbe prevedere sia il rientro del capitale investito sia un utile di gestione attraverso i flussi di cassa generati dal traffico merci e dal traffico passeggeri. Un'opera ferroviaria non è in effetti un investimento "a freddo" come altre opere pubbliche che hanno sì una generica pubblica utilità ma non generano un diretto ritorno economico. L'utilizzo commerciale di un tunnel ferroviario o di una tratta ferroviaria richiede il pagamento di una tariffa. Al riguardo si può tranquillamente ipotizzare che solamente il traffico che genererà il **porto** della Spezia in volumi trasportati su di una Pontremolese completata potrà essere di almeno 700.000 Teus, calcolando che di qui a 7/8 anni il **porto** movimenterà, secondo tutte le previsioni, 2 milioni di Teus, dei quali circa il 50% su ferrovia e che la Pontremolese ne potrebbe assorbire fino al 70%. Il partire da questa base di traffico con l'aggiunta dell'apporto sicuro anche dei porti di Marina di Carrara e di Livorno, a sua volta sommato al contributo delle linee passeggeri, induce a ritenere la sostenibilità economica parziale del progetto, al netto dei rilevanti benefici ambientali, tema così sentito a livello europeo da metterlo al centro delle strategie di sviluppo. Per cui, ritengo, che il progetto della Pontremolese avrebbe titolo per rientrare anche nel Recovery fund, nel capitolo della transizione ecologica. Andrea Fontana Presidente dell'Associazione Spedizionieri del **porto** La Spezia Venerdì 19 febbraio 2021 alle 11:54:33 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



## Fontana: la Pontremolese è fondamentale

Redazione

LA SPEZIA Il presidente dell'Associazione Spedizionieri del porto La Spezia, Andrea Fontana, sottolinea l'importanza della linea ferroviaria Pontremolese, proponendo l'utilizzo commerciale, per merci e passeggeri, del tunnel ferroviario al fine di remunerare un progetto di finanza pubblica aperto al capitale privato. Che per i benefici ambientali avrebbe titolo per rientrare nel Recovery fund. Mi corre l'obbligo scrive Fontana di tornare sul completamento del raddoppio della Linea ferroviaria Pontremolese, che ritengo fondamentale per lo sviluppo economico del nostro territorio ma che riveste anche, come più volte dimostrato, un interesse strategico per tutta la Nazione. Sto ai fatti. Si è appreso, anche grazie alle pressioni esercitate sui referenti politici dalla nostra comunità imprenditoriale, che il completamento dell'opera, relativamente alla progettazione e alla costruzione del tunnel, è stato inserito dal MIT tra le grandi infrastrutture da realizzare in via prioritaria con procedura commissariale. Il commissario è stato nominato nella persona dell'ingegner Mariano Cocchetti, dirigente di RFI con notevole esperienza di grandi lavori ferroviari. La notizia ha suscitato comprensibile entusiasmo anche in me, come Presidente della Associazione degli spedizionieri del Porto della Spezia, per l'ulteriore, davvero importante passo verso il completamento di un collegamento ferroviario moderno per le merci tra i porti del Tirreno e la Pianura Padana. E' stato poi rilevato prosegue il presidente degli spedizionieri della Spezia che purtroppo mancano ancora un progetto esecutivo per la galleria di valico e la relativa copertura finanziaria e che l'opera non è inserita nel Piano Nazionale di Resilienza finanziato dalla Unione Europea poiché mancante dei requisiti di cantierabilità e della previsione di poter essere terminata entro la data limite del 2026. Ebbene, ritengo che la nomina del commissario permetta di esplorare altre vie di finanziamento come la fattibilità di un progetto di finanza pubblico-privato individuando un soggetto privato cointeressato a costruire l'opera, in cambio di una concessione di lungo periodo: 50/99 anni. Con una tale concessione si potrebbe prevedere sia il rientro del capitale investito sia un utile di gestione attraverso i flussi di cassa generati dal traffico merci e dal traffico passeggeri. Un' opera ferroviaria non è in effetti un investimento a freddo come altre opere pubbliche che hanno sì una generica pubblica utilità ma non generano un diretto ritorno economico. L'utilizzo commerciale di un tunnel ferroviario o di una tratta ferroviaria richiede il pagamento di una tariffa. Al riguardo conclude Andrea Fontana si può tranquillamente ipotizzare che solamente il traffico che genererà il porto della Spezia in volumi trasportati su di una Pontremolese completata potrà essere di almeno 700.000 teu, calcolando che di qui a 7/8 anni il porto movimenterà, secondo tutte le previsioni, 2 milioni di teu, dei quali circa il 50% su ferrovia e che la Pontremolese ne potrebbe assorbire fino al 70%. Il partire da questa base di traffico con l'aggiunta dell'apporto sicuro anche dei porti di Marina di Carrara e di Livorno, a sua volta sommato al contributo delle linee passeggeri, induce a ritenere la sostenibilità economica parziale del progetto, al netto dei rilevanti benefici ambientali, tema così sentito a livello europeo da metterlo al centro delle strategie di sviluppo. Per cui, ritengo, che il progetto della Pontremolese avrebbe titolo per rientrare anche nel Recovery fund, nel capitolo della transizione ecologica.





## Pontremolese, Fontana (Spedizionieri): "Merita di essere nel Recovery fund"

di M.C. venerdì 19 febbraio 2021 GENOVA - "Il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese è fondamentale per lo sviluppo economico del nostro territorio e riveste anche, come più volte dimostrato, un interesse strategico per tutta la Nazione": lo dichiara il presidente degli spedizionieri spezzini Andrea Fontana. "Si è appreso - continua il presidente - anche grazie alle pressioni esercitate sui referenti politici dalla nostra comunità imprenditoriale, che il completamento dell' opera, relativamente alla progettazione e alla costruzione del tunnel, è stato inserito dal MIT tra le grandi infrastrutture da realizzare in via prioritaria con procedura commissariale. Il commissario è stato nominato nella persona dell' ingegner Mariano Cocchetti, dirigente di RFI con notevole esperienza di grandi lavori ferroviari. La notizia ha suscitato comprensibile entusiasmo anche in me, come Presidente della Associazione degli spedizionieri del **Porto** della Spezia, per l' ulteriore, davvero importante passo verso il completamento di un collegamento ferroviario moderno per le merci tra i porti del Tirreno e la Pianura Padana".

"E' stato poi rilevato - rileva Fontana - che purtroppo mancano ancora un progetto esecutivo per la galleria di valico e la relativa copertura finanziaria e che l'opera non è inserita nel Piano Nazionale di Resilienza finanziato dalla Unione Europea poiché mancante dei requisiti di cantierabilità e della previsione di poter essere terminata entro la data limite del 2026. Ebbene, ritengo che la nomina del commissario permetta di esplorare altre vie di finanziamento come la fattibilità di un progetto di finanzia pubblico-privato individuando un soggetto privato cointeressato a costruire l' opera, in cambio di una concessione di lungo periodo: 50/99 anni. Con una tale concessione si potrebbe prevedere sia il rientro del capitale investito sia un utile di gestione attraverso i flussi di cassa generati dal traffico merci e dal traffico passeggeri. Un' opera ferroviaria non è in effetti un investimento "a freddo" come altre opere pubbliche che hanno sì una generica pubblica utilità ma non generano un diretto ritorno economico. L' utilizzo commerciale di un tunnel ferroviario o di una tratta ferroviaria richiede il pagamento di una tariffa. Al riguardo si può tranquillamente ipotizzare che solamente il traffico che genererà il **porto** della Spezia in volumi trasportati su di una Pontremolese completata potrà essere di almeno 700.000 TEUS, calcolando che di qui a 7/8 anni il **porto** movimenterà, secondo tutte le previsioni, 2 milioni di TEUS, dei quali circa il 50% su ferrovia e che la Pontremolese ne potrebbe assorbire fino al 70%. Il partire da questa base di traffico con l' aggiunta dell' apporto sicuro anche dei porti di Marina di Carrara e di Livorno, a sua volta sommato al contributo delle linee passeggeri, induce a ritenere la sostenibilità economica parziale del progetto, al netto dei rilevanti benefici ambientali, tema così sentito a livello europeo da metterlo al centro delle strategie di sviluppo. Per cui, ritengo, che il progetto della Pontremolese avrebbe titolo per rientrare anche nel Recovery fund, nel capitolo della transizione ecologica".

Approfondimenti Andrea Fontana rieleto presidente degli Spedizionieri del **Porto** della Spezia **Porto** Spezia, Sommariva senza giri di parole: Contship rispetti i patti Raddoppio Pontremolese, Fontana: "Un premio per la nostra tenacia" **Porto** Spezia, Pontremolese strategica. Sommariva esulta.

## Spezia, spedizionieri: Pontremolese aperta ai privati e dentro il Recovery Fund

La Spezia Il presidente dell'associazione spedizionieri del porto della Spezia, Andrea Fontana, rilancia la possibilità di coinvolgere i privati nella realizzazione del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese, dotando l'intero asse ferroviario che connette i porti di La Spezia e di Livorno con la Pianura Padana di una linea a doppio binario. Ritengo che la nomina del commissario Mariano Cocchetti permetta di esplorare altre vie di finanziamento come la fattibilità di un progetto di finanza pubblico-privato individuando un soggetto privato cointeressato a costruire l'opera, in cambio di una concessione di lungo periodo: 50-99 anni spiega Fontana . Con una tale concessione si potrebbe prevedere sia il rientro del capitale investito sia un utile di gestione attraverso i flussi di cassa generati dal traffico merci e dal traffico passeggeri. A regime, la Pontremolese secondo le stime fornite da Fontana, genererà un volume di traffico per il porto della Spezia di almeno 700.000 Teu, calcolando che di qui a 7-8 anni i volumi potrebbero essere di due milioni di Teu, dei quali circa il 50% su ferrovia, la Pontremolese ne potrebbe assorbire fino al 70%. Se poi si aggiunge il traffico in arrivo dai porti di Marina di Carrara e di Livorno e il contributo delle linee passeggeri, il progetto della Pontremolese avrebbe titolo per rientrare anche nel Recovery Fund, nel capitolo della transizione ecologica, dice Fontana. Il presidente ricorda però che il completamento dell'opera, relativamente alla progettazione e alla costruzione del tunnel, anche grazie alle pressioni esercitate sui referenti politici dalla nostra comunità imprenditoriale, è stato inserito dal MIT tra le grandi infrastrutture da realizzare in via prioritaria con procedura commissariale.



### La transizione verde sia realmente una crescita

La prospettiva di Ravenna capitale italiana dell' energia e delle imprese più innovative si nutre, ormai quotidianamente, di novità eccellenti e progetti straordinari e coraggiosi. Essi contribuiscono anche alla crescita della movimentazione **portuale** ed a valorizzare la capacità innovativa della nostra imprenditoria e la sua affermazione in Europa e nel mondo. Da imprese come Rosetti, PIR per il GNL, Righini e oggi Agnes e Quint' x sull' eolico, per citarne solo alcune, che compongono una rete formidabile di ricerca e di gare vinte, sostenute anche dai corsi universitari ravennati (uno dei quali attivo sull' oil&gas), ai progetti dell' **Autorità Portuale** e SAPIR per un sistema di smistamento vagoni alimentato all' idrogeno, Ravenna contribuisce a quel processo di transizione auspicato dal Governo Draghi, ma non può demordere sul rinnovo delle concessioni in materia estrattiva e sull' importanza di gas e metano come risorsa pulita che ci fornisce l' Adriatico. La vera transizione 'verde' e la stessa decarbonizzazione si basano anche sulla necessità di non disperdere o depauperare le risorse propriamente italiane, prima che ci vengano sottratte del tutto dai Paesi dell' altra sponda, e mi fa piacere che il riferimento all' Europa dell' energia del nuovo Ministero sia un passo avanti verso quei Paesi molto impegnati sul processo di transizione ma che non hanno mai rinunciato ad una goccia delle risorse fornite dai loro mari e dalle estrazioni. È questa la strada che dobbiamo riprendere anche a Ravenna, senza veti per le imprese e per la ricerca. CO2, idrogeno, solare, eolico garantiscono ormai innovazione e infrastrutture moderne, e concordo con il presidente Patuelli quando considera l' Unione Europea la sede più idonea a favorire una politica energetica che unisca le convenienze e la propria capacità contrattuale invece di assistere a deleteri egoismi tra gli Stati membri. **Giannantonio Mingozzi** presidente Terminal Container.



## Il presidente Rossi (Ravenna) chiede e ottiene il ritiro dell'emendamento su proroga concessioni / Il caso

Roma E' stato ritirato l'emendamento al Milleproroghe, presentato dagli onorevoli Gariglio, Pagani, Pizzetti, Andrea Romano. L'emendamento prevedeva il prolungamento delle concessioni per gli art. 16-17-18 e 36, nonché le Stazioni marittime e in ultimo le imprese ferroviarie. Lo scopo dell'emendamento (in allegato in fondo all'articolo) era motivato dalle difficoltà create dalla pandemia Covid 19 con riferimento alle ridotta operatività degli uffici preposti al rilascio delle concessioni. Questo emendamento non inficiava la richiesta e l'ottenimento di ristori legati ai minori fatturati riscontrati in periodo di Covid 19 dagli operatori e imprese portuali. Risulterebbe che il presidente Rossi abbia avanzato tale richiesta per ragioni legate al suo porto (nella foto il porto di Ravenna); una gara riguardante i rimorchiatori e una scadenza imminente riferita ad una concessione della Stazione marittima che risultava preferibile confermare e non prolungare come da emendamento. Questa vicenda ha creato disappunto nella portualità. Quell'emendamento risultava utile agli operatori e ai lavoratori degli articoli 17 per affrontare anche con gli istituti finanziari linee di credito in funzione della durata della concessione. Emendamento AC 2485 All'art. 13 Al comma 1 premettere il seguente: 01. All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni: 1) Al comma 2 sostituire la parola: « due » con la seguente: « tre »; 2) Al comma 3: Alla lettera a) sostituire il numero: «12» con il seguente: «24»; Alla lettera b) sostituire il numero: «12» con il seguente: «24»; Alla lettera c) sostituire il numero: «12» con il seguente: «24»; Alla lettera c-bis) sostituire il numero: «12» con il seguente: «24»; 13.27. Gariglio, Pagani, Pizzetti, Andrea Romano.



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

La ricetta degli spedizionieri perché il raddoppio ferroviario della Pontremolese rientri tra le opere previste nel Recovery Fund

### «Project financing e concessione di lungo periodo a un privato»

Infrastrutturepontremoli. «La nomina del commissario permette di esplorare altre vie di finanziamento, come la fattibilità di un progetto di finanza pubblico-privato individuando un soggetto privato cointeressato a costruire l'opera, in cambio di una concessione di lungo periodo: 50/99 anni. Con una tale concessione si potrebbe prevedere sia il rientro del capitale investito sia un utile di gestione attraverso i flussi di cassa generati dal traffico merci e dal traffico passeggeri». È un intervento che offre altri spunti di riflessione, quello di Andrea Fontana, sul raddoppio della Pontremolese. Un'opera che lo stesso presidente dell'Associazione spedizionieri del porto di La Spezia, ritiene fondamentale «per lo sviluppo economico del nostro territorio ma che riveste anche, come più volte dimostrato, un interesse strategico per tutta la nazione. Sto ai fatti - dice Fontana - Si è appreso, anche grazie alle pressioni esercitate sui referenti politici dalla nostra comunità imprenditoriale, che il completamento dell'opera, relativamente alla progettazione e alla costruzione del tunnel, è stato inserito dal Mit tra le grandi infrastrutture da realizzare in via prioritaria con procedura commissariale. Il commissario è stato nominato nella persona dell'ingegner Mariano Cocchetti, dirigente di Rfi con notevole esperienza di grandi lavori ferroviari. La notizia ha suscitato comprensibile entusiasmo anche in me, ma purtroppo mancano ancora un progetto esecutivo per la galleria di valico e la relativa copertura finanziaria. Inoltre l'opera non è inserita nel Piano nazionale di resilienza finanziato dalla Unione Europea poiché mancante dei requisiti di cantierabilità e della previsione di poter essere terminata entro la data limite del 2026». Poi Fontana motiva la sua idea del project financing pubblico-privato: «Un'opera ferroviaria non è in effetti un investimento "a freddo" come altre opere pubbliche che hanno sì una generica pubblica utilità ma non generano un diretto ritorno economico. L'utilizzo commerciale di un tunnel ferroviario o di una tratta ferroviaria richiede il pagamento di una tariffa. Al riguardo si può tranquillamente ipotizzare che solamente il traffico che genererà il porto della Spezia in volumi trasportati su di una Pontremolese completata potrà essere di almeno 700.000 Teus. Il partire da questa base di traffico con l'aggiunta dell'apporto sicuro anche dei porti di Marina di Carrara e di Livorno, a sua volta sommato al contributo delle linee passeggeri, induce a ritenere la sostenibilità economica parziale del progetto. Per cui, ritengo, che il progetto della Pontremolese avrebbe titolo per rientrare anche nel Recovery fund, nel capitolo della transizione ecologica». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

**XIV Lunigiana**

#### Rami inchiodati a venti centimetri, trappola per bikers ed escursionisti

Si sono dei sentieri rocciosi da un passo di venti metri sul terreno anche rovinato con punti di acciaio

**Ancora un lupo investito e ucciso sulla Ss 62 è il quarto in un anno**

## Giallo sul progetto del porto Per il sindaco non esiste

*Fa discutere la tesi di De Pasquale a un dibattito con Murzi e l'assessore Baccelli Colacicco (Paladini): «E il documento approvato dall' Autorità portuale cos' è?»*

MASSA CARRARA Assume i contorni del giallo il progetto di ampliamento del Porto di Carrara. Nel corso di un dibattito televisivo, infatti, il sindaco di Carrara Francesco De Pasquale ha detto che il progetto in discussione, facente parte di un documento per assoggettività a 'Via' di Tecnoceo per Italian Sea Group, è stato dal Comune rigettato, perché era «di un' altra amministrazione». «Se è così ci fa piacere - afferma Orietta Colacicco, presidente dei Paladini Apuoversiliesi - ma quando e da chi è stato rigettato visto che il documento che lo contiene è del 18 settembre 2020, cioè ai tempi di 'questa' amministrazione di Carrara? Il sindaco poi ha continuato dicendo che non c' è ancora un progetto. Ma come? Il Dpss, il Documento di Pianificazione Strategica dei Porti di La Spezia e Carrara, è stato approvato da Regione Liguria e Toscana nel luglio 2020, è propedeutico al Piano regolatore del porto, che molti dicono pronto, e secondo il sindaco non c' è il progetto? Qualcosa non torna». Al dibattito in Tv erano presenti il sindaco di Forte dei Marmi Bruno Murzi, l' assessore regionale alle infrastrutture e trasporti Stefano Baccelli e il professor Mauro Rosi dell' Università di Pisa. Mancava il maggiore protagonista, cioè il presidente dell' **Autorità Portuale** della Liguria Orientale, Mario Sommariva. «In questa nebulosa vicenda - continua la Colacicco - è bene capire quali sono ruoli e competenze. Il Porto di Carrara fa parte del sistema **portuale** del Mar Ligure Orientale insieme a La Spezia. L' **Autorità portuale** della Liguria Orientale ha approntato il Dpss approvato nel giugno 2020 da Liguria e Toscana. Dal suo esame emerge una particolare procedura autorizzativa, completa di tempistica. Da quanto è scritto, il piano regolatore potrebbe essere autorizzato dall' **Autorità** senza passare dal Comune, distinguendo le aree portuali da quelle di interazione porto-città. L' iter prevede l' adozione dal comitato di gestione e l' invio per il parere di competenza al Consiglio superiore dei lavori pubblici (Ministero), che si esprime entro 90 giorni; passa poi alla Regione che ha 40 giorni per rispondere. L' assessore Baccelli invece ha tranquillizzato: 'Bisogna ancora fare le prove'. Ma da parte di chi e controllate da chi?». Per fare chiarezza, com' è noto, i Paladini hanno presentato istanza di accesso agli atti e di partecipazione al procedimento all' **Autorità portuale** il 29 gennaio e ci sono 30 giorni per rispondere. Inoltre sono previste analoghe istanze da parte dei balneari e di partecipazione al procedimento da parte dei Comuni di Forte, Montignoso e Massa. Luca Cecconi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Italia Nostra

### «Non siamo un villaggio industriale Date garanzie sul futuro di Marina»

*Ambientalisti sul piede di guerra «Chi sostiene che le banchine non siano dannose versi una fidejussione»*

CARRARA «Chi è convinto che si possa ampliare il **porto** senza esporre il territorio ai frequenti allagamenti e alluvioni, dovrebbe produrre garanzie reali: ad esempio, fidejussioni bancarie per almeno 20 anni». Così Italia Nostra, sezione Apuo Lunense, liquida le rassicurazioni fornite dal sindaco Francesco De Pasquale sul futuro dello scalo di Marina e interviene anche sull' erosione della costa: «Da più di 60 anni, ormai - dice la presidente Emanuela Biso - si studia una soluzione in grado di conciliare il **Porto** con l' erosione della costa: non la si trova, semplicemente perché non esiste. Dove c' è un corpo rigido in corrispondenza di una costa aperta e sabbiosa e soggetta a continui dragaggi per realizzare il canale d' ingresso alle navi, non potrà mai esserci una costa sabbiosa in equilibrio, ripete da sempre il nostro geologo Caniparoli. Cosa più grave, che si tende a nascondere sebbene gli effetti siano evidenti e addirittura più catastrofici dell' erosione costiera stessa, è il fatto che le opere alla foce del Carrione sono la causa

primaria delle alluvioni di Marina di Carrara». «Le nostre preoccupazioni non sono peregrine - continua - tant' è che le troviamo condivise nel Documento di indirizzi ai fini della sottoscrizione dell' intesa tra Mit, Regione Liguria e Regione Toscana. Avvilente è dunque la posizione del sindaco a difesa dell' ampliamento, a sostegno di una infrastruttura che già ora incide negativamente sulla qualità della vita degli abitanti. Ricordiamo al primo cittadino che, tra i suoi compiti, c' è quello di tutelare la salute dei suoi cittadini. Se è in possesso di documenti del nuovo piano regolatore portuale che certificano che l' ampliamento non farà correre alcun rischio all' abitato di Marina Est, li renda pubblici. Sia coerente con i valori di trasparenza del M5s. Vorremmo anche sapere cosa si vuol fare dell' intera costa e quale dovrebbe essere la vocazione di Marina di Carrara. La sensazione è che si stia andando spediti verso la sua condanna a villaggio industriale, altamente inquinato e soggetto ad alluvioni». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## ADM Toscana, Chiara: Investimenti per potenziare il Porto di Livorno - Brexit: "Impatto ammortizzato"

Firenze - I risultati operativi conseguiti nel corso del 2020 dall'Agenzia delle Dogane e Monopoli (ADM) Direzione Territoriale Toscana, Sardegna e Umbria, diretta dal dott. Roberto Chiara, sono stati illustrati nel corso di una conferenza stampa in formato digitale. L'ADM Direzione Territoriale Toscana, Sardegna e Umbria ha chiuso il bilancio 2020 con il segno positivo, nonostante le difficoltà connesse all'emergenza sanitaria mondiale"- ha spiegato il direttore territoriale Chiara nella relazione. Tanti sono i settori delegati all'ADM, sia in campo tributario che extratributario: sdoganamento di materiale sanitario, contrabbando, contraffazione, traffici illeciti di droga e sigarette, importazione ed esportazione di valuta, ambiente-rifiuti, sicurezza prodotti, giochi e tabacchi, analisi chimiche e test di laboratorio. L'incontro vuole anche dare una rappresentazione del vasto campo di attività svolte da ADM che spesso viene conosciuto poco dall'opinione pubblica, ma va valorizzato perchè è un'attività che, magari in maniera silenziosa, viene svolta e porta benefici e introiti alle casse dello Stato e benefici per la tutela del cittadino- ha spiegato Roberto Chiara per Corriere marittimo. Direttore, quali sono le attività svolte da ADM nell'ambito del porto di Livorno? «Nell'ambito delle attività portuali la ADM con ogni Autorità portuale stipula dei TAP -Tavoli permanenti nei quali è presente e partecipa con l'attività che concerne ai compiti istituzionali. Il porto di Livorno ha un ruolo importante nell'attività svolta dall'Agenzia della Dogana, e sul quale stiamo investendo. Anche dal punto di vista infrastrutturale nei prossimi mesi avremo una collocazione più centrale in porto. Siamo consapevoli che è uno scalo strategico e fondamentale e investiremo per potenziarlo al meglio, al fine di ottimizzare la nostra attività» Nell'ambito della lotta al traffico di stupefacenti, nel 2020: in particolare oltre 3 tonnellate di cocaina del valore di circa 400 milioni di euro sono state sequestrate nel Porto di Livorno. La merce, imbarcata in Colombia, era occultata in un container all'interno di numerosi zaini. Si è trattato del secondo più ingente sequestro di droga in Italia, effettuato in questi ultimi due anni. BREXIT - Come previsto il ciclone Brexit si è abbattuto su una larga platea di operatori economici che hanno dovuto affrontare non poche difficoltà per conservare le proprie quote di mercato. L'Agenzia ha dato il proprio apporto attraverso un'intensa attività di informazione e comunicazione, che si è sostanziata anche tramite la pubblicazione di numerose FAQ sul sito internet istituzionale. Inoltre due seminari realizzati nel corso del 2020, organizzati con la collaborazione di PromoFirenze e della CCIAA di Arezzo-Siena, due webinar divulgativi sulle conseguenze della Brexit sugli scambi commerciali UE/UK, che hanno visto un'ampia partecipazione. Sul tema Brexit il direttore Chiaia ha specificato: «L'agenzia ha emanato una circolare il 30 dicembre scorso nella quale sono state illustrate le agevolazioni e facilitazioni per superare questa fase molto difficile, in cui si è passati da attività comunitaria di acquisti e cessioni ad attività di import export con regole completamente diverse. Per cercare di supportare il tessuto produttivo nazionale e in Toscana nei vari settori, ad esempio tessile e calzaturiero, essendo molti i brand esportati nel mondo, abbiamo cercato di supportarne le attività attraverso il protocollo. I due seminari realizzati nel corso del 2020, sulle conseguenze della Brexit sugli scambi commerciali UE/UK, che hanno visto un boom di partecipazione, circa 200 ditte che hanno partecipato, interagendo con il responsabile della Dogana che, anche dopo gli incontri formativi, ha risposto alle questioni poste dagli utenti» Direttore quale è stato l'impatto della Brexit sul territorio? «Sono aumentate le attività che prima non venivano svolte, ma nessun rallentamento. Abbiamo avuto domande sostanziose perche gli operatori si sono dovuti cimentare con attività procedurali differenti e aspetti complessi da adempiere. Anche il rilascio delle





## Corriere Marittimo

Livorno

---

autorizzazioni dello Stato su esportatore autorizzato ha avuto un forte incremento nell'ultimo periodo e dimostra che gli operatori hanno percepito i benefici fissati dal codice doganale unionale che sono a disposizione. Ma ci sono altri strumenti che facilitano l'operatività degli esportatori che sono legati anche al rilascio dello status di AEO (Operatore Economico Autorizzato) nel quale l'Agenzia svolge un'attività di istruttoria a livello locale e successivamente alla direzione centrale competente Direzione Dogane per il rilascio. E' strumento che consente facilitazioni tra cui una maggiore velocità doganale. L'impatto lo abbiamo ammortizzato» Tra i tanti settori delegati all'ADM, sotto il profilo meramente contabile, nel 2020 oltre 48mila operazioni di controllo (documentali, c/o aziende, su passeggeri in transito in porti e aeroporti, etc.), la ADM Toscana, Sardegna e Umbria ha garantito la riscossione di quasi 4 miliardi di euro di dazi doganali, Iva all'importazione e accise, l'accertamento di oltre 195 milioni di euro di maggiori diritti accertati nei settori dogane e accise (con un incremento del 26% rispetto all'anno precedente) e, sotto il profilo del sostegno alle imprese e all'economia, quasi 131 milioni quali riaccrediti o agevolazioni liquidate agli operatori, principalmente del settore autotrasporti. Focalizzando l'attenzione sulle attività svolte in Toscana, particolarmente significativo è risultato anche il contrasto agli illeciti extratributari, da cui è scaturito l'accertamento di un elevato numero di violazioni e il conseguente sequestro di ingenti quantitativi di merce. - Traffico di valuta: negli aeroporti di Firenze e Pisa gli importi non dichiarati superano i 2 milioni e mezzo di euro. La normativa valutaria stabilisce l'obbligatorietà della dichiarazione per i trasferimenti di denaro contante di importo pari o superiore a 10.000 euro. - Tutela dell'ambiente: nel settore ambiente sono stati sequestrati quasi 11 mila kg di rifiuti tessili. - Dogana a Km 0: gli Uffici ADM toscani hanno riconosciuto lo status di esportatore registrato (REX) a 281 imprese e lo status di esportatore autorizzato a 264 imprese con un incremento rispetto all'anno precedente del 200%. - Giochi e tabacchi: lotta al gioco illegale, sul contrasto alle cause delle varie forme di ludopatia, sulla prevenzione e repressione del gioco e del tabagismo minorili. Sul territorio toscano sono state condotte numerose operazioni sia in autonomia, sia in collaborazione con altre Forze di Polizia, per verificare il rispetto della normativa di settore, con particolare riguardo alle norme sul contrasto alla diffusione della pandemia da Covid-19, che prevedono la sospensione delle attività di sale giochi, sale scommesse, bingo e casinò. Nell'ambito del contrasto al gioco illegale sono stati controllati 582 esercizi, con il riscontro di 41 irregolarità. Le sanzioni in materia di tabacchi per rivendite e contrabbando ammontano a oltre 243 mila euro: al riguardo sono stati verificati 730 siti. - Laboratorio Chimico di Livorno: istituito nel 1895, fornisce ancora i suoi servizi di consulenza scientifica sia agli uffici ADM, che alla Guardia di Finanza e agli Organi Giudiziari nell'ambito delle specializzazioni a esso attribuite (analisi di prodotti petroliferi, alcolici, caffè, sostanze stupefacenti, giocattoli). Il Laboratorio, accreditato da molti anni, fornisce anche un servizio di elevata qualità e affidabilità a clienti privati nei vari settori di specializzazione. Nel 2020 sono state effettuate 3.154 analisi, delle quali 2.078 hanno riguardato gli stupefacenti.

## Il sì della Camera a Luciano Guerrieri

Redazione

ROMA Come annuncia il deputato Pd Andrea Romano sul suo profilo Facebook, la Camera dei Deputati ha dato il via libera alla nomina di Luciano Guerrieri alla guida dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. Dopo le audizioni, la Commissione Trasporti, a larga maggioranza e senza voti contrari, ha espresso il suo parere favorevole alla nomina che ora rende sempre più vicina l'ufficializzazione. Un risultato molto importante per il nostro territorio e per tutto il sistema portuale tirrenico -scrive Romano- 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.



The screenshot shows the website header for 'M M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI REL' with navigation links for 'MAREMMA', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTRI PORTI'. The main article title is 'Il sì della Camera a Luciano Guerrieri' with a sub-headline 'Parere favorevole della Commissione Trasporti'. A photo of a man (likely the author, Andrea Romano) is shown. The article text reads: 'ROMA - Come annuncia il deputato Pd Andrea Romano sul suo profilo Facebook, la Camera dei Deputati ha dato il via libera alla nomina di Luciano Guerrieri alla guida dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. Dopo le audizioni, la Commissione Trasporti, a larga maggioranza e senza voti contrari, ha espresso il suo parere favorevole alla nomina che ora rende sempre più vicina l'ufficializzazione. "Un risultato molto importante per il nostro territorio e per tutto il sistema portuale tirrenico -scrive Romano- con cui finalmente si conclude l'iter di valutazione e verifica parlamentare...'. Below the text are social media sharing icons and a 'PAGINE ASSOCIATE' section with links to 'Municipali di lavoro per il cantiere Civitavecchia' and 'Facciamo attività Tar capitolina: correttezza Atsp dello'.

## Informazioni Marittime

Livorno

### Gloria Dari nominata presidente di Confetra Toscana

*Il consiglio direttivo della confederazione regionale ha inoltre riconfermato i consiglieri uscenti con qualche nuova entrata*

Gloria Dari succede ad Alberto Bartolozzi alla guida di Confetra Toscana. Il consiglio direttivo della confederazione regionale ha inoltre riconfermato i consiglieri uscenti con qualche nuova entrata. Ha nominato anche due vicepresidenti, espressioni delle due realtà territoriali più rappresentative, **Livorno** e Firenze, rispettivamente: Valeria Gassani e Mario Bartoli che affiancheranno la presidente durante l'intero mandato. Gloria Dari, nel ringraziare innanzitutto il presidente uscente - che resterà nel consiglio in qualità di past president - e riconoscendo la professionalità e le non poche difficoltà che si è trovato ad affrontare a causa della pandemia, si è detta onorata di rappresentare la confederazione regionale ed ha comunicato un programma di massima del suo mandato e del consiglio direttivo in carica. "Innanzitutto - ha affermato Dari - va sottolineata con forza l'importanza dell'industria della logistica e della sua funzione strategica per l'economia della regione e del nostro Paese. È necessario consolidare il rapporto tra la logistica e l'Industria. C'è quindi bisogno di un dialogo continuo ed incisivo non soltanto con le Istituzioni locali, in primis la Regione Toscana, ma anche con tutti gli interlocutori naturali che della logistica si avvalgono. Affinché la logistica sia nella condizione di poter offrire al meglio i propri servizi sono necessarie le infrastrutture sia materiali che immateriali." Alcune priorità del territorio: la realizzazione della Darsena Europa nel **porto** di **Livorno**, i collegamenti ferroviari di ultimo miglio, le reti Ten-T per i collegamenti ferroviari tra **porto** e le aree produttive del Paese, l'Autostrada Tirrenica, il rilancio dell'area di crisi di Piombino legato al rilancio delle funzioni produttive del suo **porto**, le misure di incentivo e agevolazioni per le imprese logistiche, la funzione strategica degli interporti di Collesalveti e di Prato, il rafforzamento della funzione cargo degli aeroporti di Firenze e Pisa, la ZLS. Una novità della nuova presidenza consiste nella volontà di istituire dei gruppi di lavoro, così come avviene a livello nazionale, nei diversi settori della filiera logistica: Porti, Autotrasporto, Trasporto Ferroviario, Trasporto aereo, Interporti, Dogane, Innovazione digitale, Green Logistics. Ciascun gruppo di lavoro si avvarrà della professionalità e competenza dei Consiglieri di Confetra Toscana. In sintonia con la linea nazionale del presidente Guido Nicolini e del lavoro di Ivano Russo, segretario nazionale. Infine, l'intenzione di promuovere con forza la formazione professionale e la creazione di uno sportello "info Point" stabile per assistere le imprese ad orientarsi nel mondo spesso dispersivo dei finanziamenti e delle possibilità di investimenti e sviluppo, specie in questo momento storico, unico dal dopo guerra.



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

infrastruttureinfrastrutture

### Autorità portuale e Comune deciso il tracciato della 398

*Il secondo lotto della strada sarà interno alla fabbrica e parallelo alla ferrovia Il sindaco: «Risultato che rende più agevole riuscire a reperire i finanziamenti»*  
*Il secondo lotto della strada sarà interno alla fabbrica e parallelo alla ferrovia Il sindaco: «Risultato che rende più agevole riuscire a reperire i finanziamenti»*

MANOLO MORANDINI

PIOMBINO. Quando si farà, se mai si farà (visto il lungo iter di promesse non mantenute), correrà a lato dei binari della ferrovia. Sulla carta è una linea rossa il tracciato del 2° lotto della strada 398 definito dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale d' intesa con il Comune di Piombino. Passerà dentro la fabbrica e non più a margine, come previsto nell' ambito della variante Aferpi nel 2017. La madre di tutte le infrastrutture viarie, che vanta una storia ultratrentennale di progetti, annunci e sistematiche smentite nei fatti, registra l' ennesimo annuncio. È in corso la gara bandita da Anas per l' affidamento dei lavori dei primi 3,1 chilometri, il lotto uno dallo svincolo sulla geodetica al Gagno. Per il secondo ci sono la volontà e l' accordo sul tracciato, ma non i soldi. L' idea che accomuna **Autorità portuale** e Comune di Piombino ha il sapore dell' azzardo. Nel pomeriggio del 19 febbraio si è tenuto l' incontro tra il presidente dell' ente **portuale** Stefano Corsini e il sindaco Francesco Ferrari per scegliere il tracciato del secondo lotto che collegherà Gagno e Poggio Batteria. E sulla base del progetto di fattibilità l' ipotesi prevede per tutta la tratta una sezione a quattro corsie e costo stimato di 55 milioni di euro. Resta da fare l' approfondimento della fattibilità con i tecnici delle Ferrovie, per le possibili interferenze con la rete ferroviaria. Nelle prossime settimane, tuttavia, i due enti sottoporranno l' ipotesi di tracciato al comitato di gestione e al consiglio comunale. A seguire, verrà sottoscritto un accordo dove l' **Autorità portuale** sarà individuata quale soggetto attuatore dell' opera e inizierà la ricerca dei 55 milioni. La realizzazione della 398 fino al Poggio Batteria è uno dei presupposti per il completamento delle previsioni del Piano regolatore **portuale**. E la scelta dell' **Autorità** come soggetto attuatore risponde alla volontà di gestire sul territorio i passaggi necessari a dare gambe all' opera, svincolandosi da Roma. Del resto, l' unica certezza a servizio delle nuove aree portuali è la bretellina in corso di costruzione. L' intervento da 9,7 milioni di euro, finanziato dall' **Autorità portuale** con risparmi su progetti precedenti, sarà pronta a primavera del 2022. La strada dallo svincolo Gagno -Terre Rosse permetterà l' ingresso alla nuova zona nord del porto. Un collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino, così da evitare l' attraversamento della città da parte dei mezzi pesanti diretti alla nuova zona commerciale del porto e al porto della Chiusa. «Non posso che confermare quanto dichiarai tempo fa in occasione dell' emergenza Costa Diadema - afferma Stefano Corsini - le convergenze e la collaborazione che le istituzioni cittadine e territoriali seppero allora attivare per affrontare una situazione critica sono le stesse che oggi ci consentono di scegliere, di comune accordo, il tracciato del secondo lotto del prolungamento della Ss 398. Un importante risultato nell' interesse del **sistema portuale** e della città di Piombino». Soddisfatto il sindaco Ferrari. «Piombino sta aspettando da troppo tempo una seconda strada d' accesso che colleghi il porto e lo doti delle necessarie infrastrutture che possano garantirne lo sviluppo -





## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

---

dice -: ecco perché la condivisione del tracciato tra le istituzioni è un primo importante risultato che rende più agevole riuscire a reperire i finanziamenti per realizzare l' opera». Che aggiunge: «Siamo d' accordo su un progetto che sarà in completa discontinuità rispetto a quanto scelto con la cosiddetta variante Aferpi. Nel 2017, infatti, era stato stabilito un tracciato più lungo, troppo vicino al centro abitato, in particolare al Poggetto Cotone, e che, costeggiando i confini della fabbrica, avrebbe determinato un eterno confine invalicabile tra le aree dell' impianto e quelle cittadine». Il nuovo tracciato «passa all' interno della fabbrica - sottolinea Ferrari -, è più breve, determinerà meno disagi per i cittadini e sarà più funzionale sia per il porto che per la città. Inoltre, ci consente di proseguire nell' intento di ridimensionare le aree in uso all' acciaieria e trasformarle in zone cuscinetto tra l' industria e il centro abitato. Una decisione condivisa che, se approvata dal consiglio comunale in sede di discussione del nuovo piano strutturale, ci consentirà di lavorare compatti al reperimento dei finanziamenti e alla successiva realizzazione di un' opera attesa ormai da decenni». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

## Secondo lotto della strada 398-porto, accordo sul tracciato

Un progetto da 55 milioni per il tratto fra il Gagno e Poggio Batteria

PIOMBINO Secondo lotto della strada 398-porto: nell' incontro tra il sindaco di Piombino Francesco Ferrari e il presidente dell' Autorità di Porto Stefano Corsini si è concordato che il tracciato da Gagno a Poggio Batteria segua il corridoio ferroviario dopo il primissimo tratto di Gagno interno al Corridoio infrastrutturale. Per questa ipotesi è stata scelta per tutta la tratta fino a Poggio Batteria una sezione a quattro corsie, per un costo attualmente stimato di circa 55 milioni di euro. Sarà cura dell' Autorità di Porto confrontarsi con i tecnici Rfi per gli approfondimenti tecnici sugli impatti della scelta progettuale in ambito ferroviario. Si va avanti anche per il secondo lotto quindi, dopo la pubblicazione del bando di gara per l' avvio dei lavori del primo lotto di prolungamento della 398, relativo al collegamento tra lo svincolo della Geodetica e Gagno. Nelle prossime settimane, i due enti sottoporranno l' ipotesi progettuale prescelta ai rispettivi organi di governo, il Comitato di Gestione e il Consiglio Comunale; successivamente, sottoscriveranno un accordo dove la Port Authority sarà individuata quale soggetto attuatore dell' opera. Soddisfatto il sindaco Francesco Ferrari: «Piombino sta aspettando da troppo tempo una seconda strada d' accesso che colleghi il porto e lo doti delle necessarie infrastrutture che possano garantirne lo sviluppo: ecco perché la condivisione del tracciato tra le istituzioni è un primo importante risultato».



**Le edicole aperte domani in tutta la Val di Cornia**  
Pubblicato: 19 febbraio 2021, 10:00. Di...  
Lunedì 22 febbraio, in tutta la Val di Cornia, si apriranno le porte delle edicole per la distribuzione di giornali e riviste. L'operazione è stata organizzata dalla...  
**Inchiodata dalle fotocellule dell'allarme**  
La polizia interviene subito e l'arresto in flagranza  
Pubblicato: 19 febbraio 2021, 10:00. Di...  
Un furto in appartamento è stato denunciato lunedì 15 febbraio. Le videocamere di sorveglianza hanno catturato il momento in cui un...  
**Secondo lotto della strada 398-porto, accordo sul tracciato**  
Pubblicato: 19 febbraio 2021, 10:00. Di...  
Un progetto da 55 milioni per il tratto fra il Gagno e Poggio Batteria. Il sindaco di Piombino Francesco Ferrari e il presidente dell' Autorità di Porto Stefano Corsini si sono incontrati per concordare il tracciato della strada...



## Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

### Piombino, passi avanti per il tracciato Gagno-Poggio Batteria

*Il sindaco della città e il presidente del sistema portuale di Livorno hanno avviato i lavori di progetto per il secondo lotto da 55 milioni di euro*

Dopo la pubblicazione del bando di gara per l' avvio dei lavori del primo lotto di prolungamento della SS 398, relativo al collegamento tra lo svincolo della Geodetica e Gagno, l' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mar Tirreno** Settentrionale e il Comune di Piombino fanno un altro passo in avanti verso la realizzazione del secondo lotto dell' opera. Oggi pomeriggio, infatti, si è tenuto un incontro tra il presidente dell' ente **portuale**, Stefano Corsini, e il sindaco di Piombino, Francesco Ferrari, per scegliere il tracciato del secondo lotto che collegherà Gagno e Poggio Batteria. Il secondo lotto segue il corridoio ferroviario dopo il primo tratto di Gagno interno al corridoio infrastrutturale (la linea rossa nella planimetria, nell' immagine in alto). Per questa ipotesi è stata scelta per tutta la tratta fino a Poggio Batteria una sezione a quattro corsie, per un costo attualmente stimato di circa 55 milioni di euro. Sarà cura dell' Adsp confrontarsi con i tecnici di Rete Ferroviaria Italiana per gli approfondimenti tecnici sugli impatti della scelta progettuale in ambito ferroviario. Nelle prossime settimane i due enti sottoporranno il progetto ai rispettivi organi di governo, il Comitato di Gestione e il Consiglio Comunale, per le determinazioni di competenza. Successivamente, sottoscriveranno un accordo dove l' Adsp diventa soggetto attuatore dell' opera, che costituisce il presupposto essenziale ai fini del completamento delle previsioni contenute nel Piano regolatore **portuale** vigente. «Non posso che confermare quanto dichiarai tempo fa in occasione dell' emergenza Costa Diadema - ha commentato Corsini - le convergenze e la collaborazione che le istituzioni cittadine e territoriali seppero allora attivare per affrontare una situazione critica sono le stesse che oggi ci consentono di scegliere, di comune accordo, il tracciato del II lotto del prolungamento della SS 398. Un importante risultato nell' interesse del **sistema portuale** e della città di Piombino». Soddisfatto anche il sindaco Ferrari: «Piombino sta aspettando da troppo tempo una seconda strada d' accesso che colleghi il porto e lo doti delle necessarie infrastrutture che possano garantirne lo sviluppo». Il progetto, secondo Ferrari, «è in discontinuità rispetto alla cosiddetta variante Aferpi. Nel 2017, infatti, era stato stabilito un tracciato più lungo, troppo vicino al centro abitato, in particolare al Poggetto Cotone il quale, costeggiando i confini della fabbrica, avrebbe creato un confine invalicabile tra le aree dell' impianto e quelle cittadine. Il tracciato deciso oggi, invece, passa all' interno della fabbrica: è più breve, determinerà meno disagi per i cittadini e sarà più funzionale per il porto e la città. Inoltre, ci consente di proseguire nel nostro intento di ridimensionare le aree in uso all' acciaieria e trasformarle in zone cuscinetto tra l' industria e il centro abitato. Una decisione condivisa, quella di oggi, che, se approvata dal Consiglio comunale in sede di discussione del nuovo piano strutturale, ci consentirà di lavorare compatti al reperimento dei finanziamenti e alla successiva realizzazione di un' opera attesa ormai da decenni».



## Passo avanti per secondo lotto SS 398

Redazione

LIVORNO Dopo la pubblicazione del bando di gara per l'avvio dei lavori del primo lotto di prolungamento della SS 398, relativo al collegamento tra lo svincolo della Geodetica e Gagno, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale e il Comune di Piombino mettono il piede sull'acceleratore e fanno un ulteriore passo in avanti verso la realizzazione del secondo lotto dell'opera. Oggi pomeriggio, infatti, si è tenuto un incontro tra il presidente dell'ente portuale, Stefano Corsini, e il sindaco di Piombino Francesco Ferrari (nella foto) per scegliere il tracciato del secondo lotto che collegherà Gagno e Poggio Batteria. L'ipotesi progettuale prescelta segue il corridoio ferroviario dopo il primissimo tratto di Gagno interno al Corridoio infrastrutturale (la linea rossa nella planimetria). Per questa ipotesi è stata scelta per tutta la tratta fino a Poggio Batteria una sezione a quattro corsie, per un costo attualmente stimato di circa 55 milioni di euro. Sarà cura dell'AdSp confrontarsi con i tecnici RFI per gli approfondimenti tecnici sugli impatti della scelta progettuale in ambito ferroviario. Nelle prossime settimane, i due enti sottoporranno l'ipotesi progettuale prescelta ai rispettivi organi di governo, il Comitato di Gestione e il Consiglio Comunale, per le determinazioni di competenza; successivamente, sottoscriveranno un accordo dove l'AdSp sarà individuata quale soggetto attuatore dell'opera, che costituisce il presupposto essenziale ai fini del completamento delle previsioni contenute nel Piano regolatore portuale vigente. Non posso che confermare quanto dichiarai tempo fa in occasione dell'emergenza Costa Diadema ha dichiarato a margine dell'incontro Stefano Corsini le convergenze e la collaborazione che le istituzioni cittadine e territoriali seppero allora attivare per affrontare una situazione critica sono le stesse che oggi ci consentono di scegliere, di comune accordo, il tracciato del II° lotto del prolungamento della SS 398. Un importante risultato nell'interesse del sistema portuale e della città di Piombino. Soddisfatto anche il sindaco Francesco Ferrari: Piombino sta aspettando da troppo tempo una seconda strada d'accesso che colleghi il porto e lo doti delle necessarie infrastrutture che possano garantirne lo sviluppo: ecco perché la condivisione del tracciato tra le istituzioni è un primo importante risultato che rende più agevole riuscire a reperire i finanziamenti per realizzare l'opera. Siamo d'accordo su un progetto che sarà in completa discontinuità rispetto a quanto scelto con la cosiddetta variante Aferpi; nel 2017, infatti, era stato stabilito un tracciato più lungo, troppo vicino al centro abitato, in particolare al Poggetto Cotone, e che, costeggiando i confini della fabbrica, avrebbe determinato un eterno confine invalicabile tra le aree dell'impianto e quelle cittadine. Il tracciato deciso oggi, invece, passa all'interno della fabbrica: è più breve, determinerà meno disagi per i cittadini e sarà più funzionale sia per il porto che per la città. Inoltre, ci consente di proseguire nel nostro intento di ridimensionare le aree in uso all'acciaieria e trasformarle in zone cuscinetto tra l'industria e il centro abitato. Una decisione condivisa, quella di oggi, che, se approvata dal Consiglio comunale in sede di discussione del nuovo piano strutturale, ci consentirà di lavorare compatti al reperimento dei finanziamenti e alla successiva realizzazione di un'opera attesa ormai da decenni. Presenti alla riunione anche i dirigenti di settore dell'AdSp, che hanno espresso piena soddisfazione per un accordo che andrà finalmente a chiudere un percorso di anni, tanto lungo e complesso, quanto importante e sentito dalla comunità portuale e cittadina.





## 398, strada in discesa per il II lotto

Dopo la pubblicazione del bando di gara per l' avvio dei lavori del primo lotto di prolungamento della SS 398, relativo al collegamento tra lo svincolo della Geodetica e Gagno, l' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale** e il Comune di Piombino mettono il piede sull' acceleratore e fanno un ulteriore passo in avanti verso la realizzazione del secondo lotto dell' opera. Oggi pomeriggio, infatti, si è tenuto un incontro tra il Presidente dell' ente **portuale**, Stefano Corsini, e il Sindaco di Piombino Francesco Ferrari per scegliere il tracciato del secondo lotto che collegherà Gagno e Poggio Batteria. L' ipotesi progettuale prescelta segue il corridoio ferroviario dopo il primissimo tratto di Gagno interno al Corridoio infrastrutturale (la linea rossa nella planimetria). Per questa ipotesi è stata scelta per tutta la tratta fino a Poggio Batteria una sezione a quattro corsie, per un costo attualmente stimato di circa 55 milioni di euro. Sarà cura dell' AdSP confrontarsi con i tecnici RFI per gli approfondimenti tecnici sugli impatti della scelta progettuale in ambito ferroviario. Nelle prossime settimane, i due enti sottoporrono l' ipotesi progettuale prescelta ai rispettivi organi di governo, il Comitato di Gestione e il Consiglio Comunale, per le determinazioni di competenza; successivamente, sottoscriveranno un accordo dove l' AdSP sarà individuata quale soggetto attuatore dell' opera, che costituisce il presupposto essenziale ai fini del completamento delle previsioni contenute nel Piano regolatore **portuale** vigente. «Non posso che confermare quanto dichiarai tempo fa in occasione dell' emergenza Costa Diadema - ha dichiarato a margine dell' incontro Stefano Corsini - le convergenze e la collaborazione che le istituzioni cittadine e territoriali seppero allora attivare per affrontare una situazione critica sono le stesse che oggi ci consentono di scegliere, di comune accordo, il tracciato del II° lotto del prolungamento della SS 398. Un importante risultato nell' interesse del **sistema portuale** e della città di Piombino». Soddisfatto anche il sindaco Francesco Ferrari: «Piombino sta aspettando da troppo tempo una seconda strada d' accesso che colleghi il porto e lo doti delle necessarie infrastrutture che possano garantirne lo sviluppo: ecco perché la condivisione del tracciato tra le istituzioni è un primo importante risultato che rende più agevole riuscire a reperire i finanziamenti per realizzare l' opera. Siamo d' accordo su un progetto che sarà in completa discontinuità rispetto a quanto scelto con la cosiddetta variante Aferpi; nel 2017, infatti, era stato stabilito un tracciato più lungo, troppo vicino al centro abitato, in particolare al Poggetto Cotone, e che, costeggiando i confini della fabbrica, avrebbe determinato un eterno confine invalicabile tra le aree dell' impianto e quelle cittadine. Il tracciato deciso oggi, invece, passa all' interno della fabbrica: è più breve, determinerà meno disagi per i cittadini e sarà più funzionale sia per il porto che per la città. Inoltre, ci consente di proseguire nel nostro intento di ridimensionare le aree in uso all' acciaieria e trasformarle in zone cuscinetto tra l' industria e il centro abitato. Una decisione condivisa, quella di oggi, che, se approvata dal Consiglio comunale in sede di discussione del nuovo piano strutturale, ci consentirà di lavorare compatti al reperimento dei finanziamenti e alla successiva realizzazione di un' opera attesa ormai da decenni». Presenti alla riunione anche i dirigenti di settore dell' AdSP, che hanno espresso piena soddisfazione per un accordo che andrà finalmente a chiudere un percorso di anni, tanto lungo e complesso, quanto importante e sentito dalla comunità **portuale** e cittadina.

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News Video Osservatorio Europeo

Me in @ Q

19 febbraio 2021 — News  
**Scelto il tracciato**  
**398, strada in discesa per il II lotto**  
 di Redazione Port News

Dopo la pubblicazione del bando di gara per l'avvio dei lavori del primo lotto di prolungamento della SS 398, relativo al collegamento tra lo svincolo della Geodetica e Gagno, l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il Comune di Piombino mettono il piede sull'acceleratore e fanno un ulteriore passo in avanti verso la realizzazione del secondo lotto dell'opera.

Soddisfatto anche il sindaco Francesco Ferrari: «Piombino sta aspettando da troppo tempo una seconda strada d'accesso che colleghi il porto e lo doti delle necessarie infrastrutture che possano garantirne lo sviluppo: ecco perché la condivisione del tracciato tra le istituzioni è un primo importante risultato che rende più agevole riuscire a reperire i finanziamenti per realizzare l'opera. Siamo d'accordo su un progetto che sarà in completa discontinuità rispetto a quanto scelto con la cosiddetta variante Aferpi; nel 2017, infatti, era stato stabilito un tracciato più lungo, troppo vicino al centro abitato, in particolare al Poggetto Cotone, e che, costeggiando i confini della fabbrica, avrebbe determinato un eterno confine invalicabile tra le aree dell'impianto e quelle cittadine. Il tracciato deciso oggi, invece, passa all'interno della fabbrica: è più breve, determinerà meno disagi per i cittadini e sarà più funzionale sia per il porto che per la città. Inoltre, ci consente di proseguire nel nostro intento di ridimensionare le aree in uso all'acciaieria e trasformarle in zone cuscinetto tra l'industria e il centro abitato. Una decisione condivisa, quella di oggi, che, se approvata dal Consiglio comunale in sede di discussione del nuovo piano strutturale, ci consentirà di lavorare compatti al reperimento dei finanziamenti e alla successiva realizzazione di un'opera attesa ormai da decenni».

Presenti alla riunione anche i dirigenti di settore dell'AdSP, che hanno espresso piena soddisfazione per un accordo che andrà finalmente a chiudere un percorso di anni, tanto lungo e complesso, quanto importante e sentito dalla comunità portuale e cittadina.



### II° lotto della 398 - Comune di Piombino e AdSP scelgono il tracciato

GAM EDITORI

20 febbraio 2021 - Dopo la pubblicazione del bando di gara per l' avvio dei lavori del primo lotto di prolungamento della SS 398, relativo al collegamento tra lo svincolo della Geodetica e Gagno, l' Autorità di sistema portuale del **Mar Tirreno Settentrionale** e il Comune di Piombino mettono il piede sull' acceleratore e fanno un ulteriore passo in avanti verso la realizzazione del secondo lotto dell' opera. Ieri si è tenuto un incontro tra il Presidente dell' ente portuale, **Stefano Corsini**, e il Sindaco di Piombino Francesco Ferrari per scegliere il tracciato del secondo lotto che collegherà Gagno e Poggio Batteria. L' ipotesi progettuale prescelta segue il corridoio ferroviario dopo il primissimo tratto di Gagno interno al Corridoio infrastrutturale (la linea rossa nella planimetria). Per questa ipotesi è stata scelta per tutta la tratta fino a Poggio Batteria una sezione a quattro corsie, per un costo attualmente stimato di circa 55 milioni di euro. Sarà cura dell' AdSP confrontarsi con i tecnici RFI per gli approfondimenti tecnici sugli impatti della scelta progettuale in ambito ferroviario. Nelle prossime settimane, i due enti sottoporrono l' ipotesi progettuale prescelta ai rispettivi organi di governo, il Comitato di Gestione e il Consiglio Comunale, per le determinazioni di competenza; successivamente, sottoscriveranno un accordo dove l' AdSP sarà individuata quale soggetto attuatore dell' opera, che costituisce il presupposto essenziale ai fini del completamento delle previsioni contenute nel Piano regolatore portuale vigente.



## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Tutti uniti a sostegno di Giampieri: «Dà solidità alla gestione del porto»

*Altre associazioni chiedono la riconferma dell' attuale presidente dell' Autorità al Ministero e alla Regione*

di Ilaria Traditi Rodolfo Giampieri sembra davvero il nome in grado di mettere tutti d' accordo nel capoluogo. Altre associazioni si uniscono all' appello che già nei mesi scorsi era stato rivolto al Ministero delle Infrastrutture e alla Regione per chiedere la riconferma di Giampieri come presidente dell' **Autorità del Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale. Adesso anche Vista Mare, Il Faro e Piazza San Francesco attraverso i rispettivi presidenti residente Antonio Roversi, Mario Dubini e Alberto Recchioni si uniscono al coro rompendo gli indugi. La nomina del presidente uscente, il cui mandato risulta già scaduto, rappresenterebbe per le associazioni firmatarie della missiva «dare solidità alla gestione dell' **Autorità Portuale** nell' interesse di una collettività che guarda all' Istituzione come riferimento fondamentale per la crescita del territorio». «Quattro anni di esperienza acquisiti dal presidente Giampieri - si legge nella lettera scritta dalle associazioni - caratterizzati da concreti e positivi risultati inducono a caldeggiarne la riconferma». E continuano: «In tal modo viene riconosciuta la sua importante esperienza relativa alle complesse problematiche dei Porti: gli equilibri presenti all' interno di essi, i progetti già avviati in particolare nel settore della cantieristica, del Commercio, del Turismo e dell' Ambiente; questo a beneficio di tutto il territorio. L' esperienza acquisita è un grande valore da sostenere, anche per evitare la dispersione di energie già proficuamente impiegate in problematiche complesse». Giampieri ha terminato il proprio mandato lo scorso 2 dicembre e sono già trascorsi i 45 giorni di proroga previsti dalla legislazione vigente. Il presidente è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d' intesa con i presidenti delle regioni interessate, in questo caso le Marche e l' Abruzzo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Musolino: «Il porto prima Hydrogen valley italiana»

*IL PROGETTO ATTUA LE STRATEGIE DEL GREEN DEAL EUROPEO E CONSENTIRÀ DI RIDURRE LE EMISSIONI E CREARE LAVORO*

SVILUPPO Dopo Zephire prosegue con Hydrogen Valley la marcia dell' **Autorità portuale** verso una alimentazione energetica green dello scalo. 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 e del quale Molo Vespucci è uno dei partner (insieme tra gli altri a Port Mobility), 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 e 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.). 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. «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 di porto e territorio». In questa marcia verso un futuro green l' Authority avrà a fianco Unindustria. «Un altro progetto importante, sul quale Unindustria esprime supporto e piena condivisione. Il nostro territorio dice il presidente locale dell' associazione, Cristiano Dionisi - vuole e deve essere protagonista sui temi della Green & Blue Economy esprimendo nuova capacità progettuale e strategica». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Civitavecchia candidata prima Hydrogen Valley

*Musolino, 'sarà modello eccellenza ed investimento futuro'*

BRUXELLES - 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**) 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".



## Verso ok a 'Hydrogen Valley' in Abruzzo

*Strategia regionale per raggiungere obiettivi climatici europei*

BRUXELLES - Si avvia verso l' approvazione il progetto europeo LIFE3H per portare la mobilità a idrogeno nel Centro Italia, di cui la Regione Abruzzo è coordinatrice. 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 a idrogeno e le relative stazioni di rifornimento nell' area tra l' Altopiano delle Rocche in Abruzzo, le acciaierie di Terni e il porto di Civitavecchia. "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 (Ecr) e l' assessore all' Ambiente, Nicola Campitelli - in un momento storico 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 posto di lavoro qualificati". Il progetto impiegherà l' idrogeno messo a disposizione da Chimica Bussi che lo ricaverà tramite elettrolisi. Il carburante verrà destinato ad autobus dedicati, grazie a una fornitura di circa 90 kg di idrogeno a settimana. Il progetto LIFE3H è parte di una pianificazione più ampia e, nell' ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, è prevista la realizzazione di un impianto di produzione di idrogeno per alimentare la mobilità interna del Parco Nazionale d' Abruzzo e il collegamento Pescara-Roma.



## Regione Abruzzo punta sulla mobilità a idrogeno: progetto europeo LIFE3H verso l' approvazione

L' AQUILA - 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 posto 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



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 posto 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

---



## L'Aquila Blog

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

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

## **Bancarelle, l' Authority: bisogna fare una gara**

*Il parere al Comune: no alla proroga al 2032 disposta dal Parlamento*

IL CASO Contrordine su bancarelle e camion bar: altro che proroga per 12 anni, il Campidoglio dovrà mettere a gara in tutta fretta quasi 12mila licenze fra torpedoni di bibite e hamburger, trespolti sui marciapiedi, banchi dei mercati rionali. Il pasticcio non è nato a Palazzo Senatorio, ma in Parlamento. Che l' estate scorsa, su spinta del M5S, ha prorogato le concessioni dei posteggi, in scadenza a dicembre 2020, fino al 2032. Formalmente per cause pandemiche. Di fatto, l' ennesimo rimando, stavolta formato maxi, in barba a quanto prescritto dalla direttiva Bolkestein dell' Unione europea, varata ormai 15 anni fa e rimasta lettera morta. Il Comune di Roma si era adeguato alle indicazioni nazionali, rilasciando proroghe temporanee di 6 mesi in attesa di quelle pluri-decennali. Nel frattempo però ha chiesto un parere al Garante della concorrenza, che è arrivato ieri e ha rovesciato il quadro. L' Antitrust ha detto che il Campidoglio deve «disapplicare le norme nazionali», cassate «per contrarietà alla disciplina europea a presidio della concorrenza». NUOVA ASSEGNAZIONE Palazzo Senatorio ha già bloccato la procedura dei rinnovi, chiedendo ai municipi di annullare gli atti firmati. «Metteremo i posteggi a bando - assicura l' assessore al Commercio, Andrea Coia - certo è una gara enorme, 12mila licenze, ci vorrà qualche mese per formularla». E per assegnare i banchi? I tecnici dicono: «Almeno un anno». Nel frattempo le licenze sono già scadute. L. D. C. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno scritto all'Adsp nell'ambito della vertenza

## Futuro della Gtc: per i sindacati avanti tutelando l'occupazione e i livelli retributivi

Va avanti la vertenza sul futuro della Gtc, la società che si occupa della movimentazione delle gru nel porto. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno inviato una nota al presidente Pino Musolino e al dirigente del lavoro portuale Lelio Matteuzzi e rispetto alle possibili ipotesi future, hanno ribadito come non si possa prescindere da un caposaldo: il mantenimento in attività della Gtc come società di servizi nel porto appannaggio di tutti gli operatori portuali e in grado di contribuire al rilancio del cluster laziale, alla continua ricerca di nuovi traffici commerciali. Per i sindacati l'obiettivo resta quello della salvaguardia occupazionale in ambito portuale di tutte le professionalità oggi presenti in Gtc, oltre che il mantenimento dei livelli retributivi. Quale potrebbe essere il futuro? «Una società snella - spiegano - e che sappia creare valore attraverso una rinnovata ri-organizzazione di uomini e mezzi che contempli, con il rafforzamento dei mezzi meccanici oggi in dotazione alla società migliorandone l'offerta, sia quantitativamente che qualitativamente, alle imprese portuali. Il personale, di cui va salvaguardata la professionalità, non può essere disperso nel porto con uno spezzatino privo di visione strategica. Dobbiamo razionalizzare - concludono - e se possibile potenziare l'organico, immaginando che una parte dei lavoratori necessaria a garantire la funzionalità dei mezzi resti in Gtc e la restante a disposizione dell'intero cluster portuale all'interno dell'art.17».



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il 16 giugno l'udienza per affrontare nel merito la trattazione del ricorso sulla realizzazione dell'approdo turistico

### Marina Yachting: i giudici amministrativi respingono la domanda cautelare della Porto Storico

Il ricorso relativo al progetto per la realizzazione di una Marina Yachting al porto storico di Civitavecchia andrà affrontato nel merito nel corso dell'udienza pubblica fissata per il 16 giugno prossimo. È quanto hanno stabilito i giudici della seconda sezione bis del Tribunale amministrativo regionale del Lazio, che hanno sciolto la riserva sulla decisione legata all'udienza in camera di consiglio di mercoledì scorso. Il Tar ha infatti respinto la domanda cautelare presentata dalla Porto Storico di Civitavecchia, rappresentata dall'avvocato Enrico Pierantozzi, per il ricorso per motivi aggiunti contro gli atti della conferenza dei servizi che ha individuato come progetto vincente quello del Roma Marina Yachting. I giudici richiamano il ricorso introduttivo, la cui istanza di sospensione venne già respinta lo scorso anno, sottolineando come i motivi aggiunti non introducono apprezzabili profili di danno grave ed irreparabile, ribadendo quindi la necessità della trattazione nel merito.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### L' Adsp è la prima realtà ad istituire il gruppo di lavoro promosso da Assotir Legalità e trasparenza: c'è la commissione

Attenzione sul trasporto per efficienza e competitività Condividi Si è insediata giovedì presso l' **Adsp** del Mar Tirreno centro settentrionale la "Commissione per la trasparenza e legalità" dell' autotrasporto richiesta e promossa da Assotir, presieduta dal presidente Pino Musolino, alla presenza di rappresentanti istituzionali e di categoria della committenza. Si tratta della prima **Adsp** ad istituire questa commissione, con l' obiettivo di dare maggiore regolarità e trasparenza al settore «che troppo spesso - ha spiegato il rappresentante dell' Autotrasporto presso l' **Adsp** Patrizio Loffarelli - è attenzionato per l' irregolarità delle imprese, figlie di un mercato distorto. Gli interlocutori che sono stati convocati dall' **Authority** per costruire un tavolo che, oltre a lavorare sul trasporto, motivo principale della Commissione, punta a migliorare il nostro scalo, offrendo spunto per dar vita a delle proposte propositive e non solo di verifica e controllo». Diverse le problematiche affrontate, avanzando spunti importanti ed interessanti per il settore e per lo scalo. «Abbiamo riscontrato una grande disponibilità da parte dei vari interlocutori capaci di dare per le proprie competenze un importante valore aggiunto - ha spiegato ancora - si è deciso poi, grazie all' ottima intuizione del dottor Matteuzzi, di creare singoli gruppi di lavoro molto più snelli per affrontare in maniera veloce e specifica ogni singola problematica, con l' imperativo di rendere concreto e veloce il lavoro che andremo ad affrontare, in pieno stile Assotir, e non affossarlo nei tempi fin troppo spesso dettati dalla burocrazia. Legalità e sicurezza sono valori che non entrano in contrasto con l' efficienza, bensì - ha concluso Loffarelli - aiutano ad avere un sistema efficiente e competitivo degno di un paese civile, divenendo al contempo volano di sviluppo ed innovazione». Condividi.



## Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Continuità marittima: via alle gare (103 milioni) per la Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e per la Termoli-Tremiti

Oltre 103 milioni di euro per garantire i servizi di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci con le isole. È quanto prevedono le due procedure di gara, pubblicate da Invitalia per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In particolare, le due gare riguardano l'affidamento: dei servizi di trasporto marittimo sulla tratta Civitavecchia-Arbatax-Cagliari per la durata di 5 anni, per un importo di oltre 83 milioni di euro; dei servizi di trasporto marittimo sulla tratta Termoli-Tremiti per la durata di 3 anni, per un importo di circa 20 milioni di euro; In seguito a uno specifico market test, il Ministero dei Trasporti ha confermato la necessità di garantire il mantenimento di obiettivi di servizio pubblico sulle linee di collegamento Termoli-Tremiti e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, dopo la condivisione del percorso con la Commissione Europea spiegano da Invitalia. Che poi aggiunge: Anche l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha espresso parere favorevole ai risultati della procedura di market test del Ministero, evidenziando la necessità di monitorare l'evoluzione delle esigenze di servizio pubblico nello scenario post-pandemico. La mancanza di garanzie sull'eventualità che il libero mercato soddisfi le esigenze della domanda in assenza di intervento pubblico, ha spinto il Ministero a procedere con l'affidamento di specifici contratti di servizio tramite gara. Per entrambe le procedure di gara la scadenza è fissata per il 20 aprile 2021. Per quanto riguarda invece le altre rotte oggetto di sovvenzioni pubbliche per la continuità territoriale marittima, il Ministero dei trasporti a fine gennaio aveva pubblicato un Avviso per la manifestazione d'interesse e richiesta di autorizzazione all'esercizio del servizio di collegamento marittimo di persone e merci in continuità territoriale e con obblighi di servizio pubblico. In questo caso il termine per la presentazione delle manifestazioni d'interesse, che era stato fissato alle ore 13:00 del 25 febbraio prossimo, è stato in queste ore prorogato al prossimo 12 marzo. A questo link il bando per la linea Civitavecchia Arbatax Cagliari A questo link invece il bando per la linea Termoli Isole Tremiti



# Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Prorogati i termini per l'avviso riguardante la linea Civitavecchia Olbia in convenzione

È stato prorogato alle ore 13 del prossimo 12 marzo il termine ultimo per la presentazione delle manifestazioni di interesse per l'esercizio del servizio di continuità marittima della linea Civitavecchia Olbia con obblighi di servizio pubblico. Lo ha reso noto il Mit con una nota. L'avviso che dava il via alla relativa procedura era stato pubblicato dallo stesso Ministero (tramite la Direzione generale per la vigilanza sulle **AdSP**, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo) alla fine dello scorso gennaio e fissava come scadenza le ore 13 del prossimo 25 febbraio. Il rinvio arriva proprio nelle stesse ore in cui il Mit, tramite Invitalia, ha dato il via alle procedure di gara per le linee Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e per la Termoli-Tremonti in continuità marittima, fissando in questo caso il 20 aprile 2021 come scadenza per entrambe.



## C'è stato un proficuo tavolo tra Autorità Portuale e imprese

Soddisfazione per la prima riunione del Tavolo Tecnico con l' **Autorità Portuale** sulle Concessioni demaniali è stata espressa da Confcommercio, da Federnautica Campania e dal Sindacato balneari. «Le posizioni degli Enti concedenti e dei concessionari sono entrambe connotate da un desiderio di chiarezza amministrativa e solo la politica potrà fare la differenza», afferma Marco Di Stefano, di Federnautica Campania. Per Salvatore Trinchillo, del Sib, sindacato balneari «sarebbe auspicabile evitare ulteriori contenziosi amministrativi che, tuttavia, atti alla mano, non ci sentiamo di escludere». ad «L' apertura registrata dai rappresentanti dell' Authority anche nel mettere nero su bianco la disponibilità a rivalutare la durata delle concessioni appena sarà definita una linea governativa più nitida - aggiunge Trinchillo - ci rasserena molto ed è certamente un primo traguardo raggiunto dal Tavolo Tecnico».

STYLO24  
GIORNALE DI GIURISPRUDENZA - DIRITTO DI DIRITTO

HOME ATTUALITÀ CRONACA ECONOMIA INCHIESTE POLITICA SOCIETÀ SPORT ADVERTISING

19 febbraio 2021

### C'è stato un proficuo tavolo tra Autorità Portuale e imprese

19 febbraio 2021



Giudizio positivo da Confcommercio, Federnautica e Sib  
Soddisfazione per la prima riunione del Tavolo Tecnico con l'Autorità Portuale sulle Concessioni demaniali è stata espressa da Confcommercio, da Federnautica Campania e dal Sindacato balneari.

«Le posizioni degli Enti concedenti e dei concessionari sono entrambe connotate da un desiderio di chiarezza amministrativa e solo la politica potrà fare la differenza», afferma Marco Di Stefano, di Federnautica Campania. Per Salvatore Trinchillo, del Sib, sindacato balneari «sarebbe auspicabile evitare ulteriori contenziosi amministrativi che, tuttavia, atti alla mano, non ci sentiamo di escludere».

LA STORIA DELLA CAMORRA  
di G. Di Stefano e S. Trinchillo

## MEGAPROGETTI NICOLAIANI CHI NON PRENDE LE DISTANZE?

Il dibattito in merito alla proposta di realizzare un colosso di 70 metri raffigurante San Nicola da Myra ha mostrato e dimostrato con innumerevoli interventi, precisi, dettagliati e motivati dal punto socio urbanistico, culturale, artistico e dimensionale, la contrarietà a tale proposta che porterebbe a snaturare non solo lo skyline di Bari ma, con tale imposizione, la sua natura di città multiculturale e multireligiosa. È per rispetto di tutte le realtà esistenti nella città che si è deciso di costituirsi in un comitato, composto da laici, cattolici e persone delle più diverse fedi e culture, con l'obiettivo di illustrare in ogni sede le ragioni della contrarietà e, soprattutto, la ricerca e il sostegno ad iniziative più logiche, più consone e più rispettose dello stesso culto nicolaiano. Non è il caso qui di ripercorrere le numerose e motivate osservazioni contrarie alla realizzazione dell'opera proposta da quel comitato, che già nello scorso mese di luglio si riuniva stranamente negli uffici della **autorità portuale** di Bari. L'uso strumentale e dichiaratamente commerciale della consolidata devozione dei baresi nei confronti del santo patrono è stato denunciato da urbanisti, ambientalisti, semplici cittadini ed associazioni.



COMITATO «GIÙ LE MANI DA SAN NICOLA»

**Statua, parco: chi prende le distanze?**

*Gli intellettuali cittadini chiedono a Demanio, Autorità portuale e Regione di uscire allo scoperto*

La proposta avanzata e resa pubblica invece dall' Accademia nicolaiana coglie lo spirito dei rilievi avanzati e motiva una risistemazione dell' intera area nicolaiana, che annovera oltre il museo, la scuola San Nicola, la chiesa di San Gregorio, il portico dei Pellegrini, la corte del Catapano segno della dominazione bizantina. Ci aggiungiamo il coinvolgimento delle innumerevoli chiesette della città vecchia, purtroppo sempre chiuse, che invece potrebbero attivare un percorso di devozione e di turismo storico che si saldi con il network del Polo delle Arti (Margherita, sala Murat, ex Mercato), costituendo così un unicum turistico -culturale che valorizzi, accanto alla religiosità, anche il volto laico, moderno e inclusivo di questa città, che non si basi sul banale e stereotipato food. È dunque con questa organica proposta tendente a valorizzare l' intera area che circonda largo Urbano II, che devono misurarsi le istituzioni locali, a partire dal Comune di Bari dal quale ci attendiamo un segno di approvazione. Ci attendiamo anche che la Regione - sia tramite il presidente Michele Emiliano che l' assessore alla Cultura Massimo Bray manifesti il suo pensiero poiché di fronte a tale iniziativa non può rimanere estranea, sia dal profilo socio -urbanistico che da quello più prettamente culturale e di studio e manifestiamo tutta la nostra incredulità e delusione per la proposta di un «parco LUDICO culturale» inserita dallo stesso ente nella sezione Progetti Speciali nell' ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza della Regione, dipartimento Turismo, Cultura e Valorizzazione del Territorio nell' area ex Stanic per le stesse ragioni su enunciate mentre ne condivide la parte che guarda le aree della città vecchia. Cogliamo l' occasione per suggerire al direttore del demanio regionale e al presidente della **autorità portuale** di dissociarsi dai lavori del comitato scientifico che all' uopo era stato formato dai promotori e che si è riunito presso la stessa addirittura in una «conferenza di servizi» come dichiarato da quel comitato. Lo impongono ragioni di opportunità e l' evi dente conflitto di interessi, tenuto conto che la disponibilità di un suolo pubblico non può essere a priori concessa ad una iniziativa privata senza che essa sia stata sottoposta a tutti gli indispensabili passaggi amministrativi, alle valutazioni pre viste per legge e, specie in questo caso, ad una visione completa della città di Bari. Da ultimo, osserviamo che la candidatura di Bari a Capitale italiana della cultura aveva individuato in San Nicola il suo brand identificativo; val la pena rilevare quale valore aggiunto avrebbe rappresentato la proposta essenziale avanzata dall' Accademia Nicolaiana in linea con il fil rouge che avrebbe unito il santo con la modernità. Il Comitato per San Nicola da Myra intende quindi, ancora una volta, mettere in rete le voci e i volti della parte più intima della cultura barese; ne beneficerebbero l' ap peal turistico e la valorizzazione e il recupero di secoli di storia cittadina. L' adesione al Comitato è libera e gratuita sia da parte di associazioni che di singoli e liberi cittadini. Antonella Calderazzi Domenico Fiore Orazio Leggiero Sante Leone Gioacchino Leonetti Alessandra Nitti Leonardo Losito Franco Neglia Antonella Paparella Michele Perniola Rossella Ressa Alessandro Ricciuti Maria Schirone Nino Sisto Gianvito Spizzico.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

Bari

## Porto di Bari estende controlli antimafia sotto soglia di legge

Il 10 febbraio, a Bari, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il prefetto della città, Antonia Bellomo, hanno firmato un protocollo di legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività portuali. Il protocollo ha ricevuto la nulla osta del ministero dell'Interno e include le ultime disposizioni in materia, quelle del Decreto Semplificazioni, ed estendono le verifiche antimafia anche sugli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni demaniali al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive la obbligatorietà, «ampliando così l'azione di prevenzione e contrasto del tentativo di infiltrazione criminale», scrive in una nota **Adsp**. Il nulla osta ministeriale permette di attivare protocolli simili con le prefetture di Brindisi, Lecce, Foggia e Barletta.

**PORTO DI BARI**

Arrivo	Partenza
3 Apr. <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	18 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
7 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	19 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
8 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	20 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
9 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	21 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
10 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	22 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
11 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	23 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
12 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	24 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
13 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	25 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
14 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	26 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
15 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	27 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
16 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	28 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
17 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	29 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
18 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	30 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
19 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	31 Mar. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
20 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	1 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
21 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	2 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
22 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	3 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
23 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	4 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
24 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	5 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
25 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	6 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
26 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	7 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
27 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	8 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
28 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	9 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
29 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	10 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
30 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	11 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
31 <b>MAASD</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)	12 Apr. <b>CHINA</b> (MARE) per Bari (Londra) (Italia)

**CONTRO MIO AMERICA - PACIFICO**

- 18 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 19 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 20 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 21 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 22 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 23 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 24 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 25 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 26 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 27 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 28 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 29 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 30 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 31 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)

**GOLFO ARABICO - INDIA E ORIENTE - AUSTRALIA**

- 18 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 19 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 20 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 21 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 22 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 23 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 24 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 25 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 26 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 27 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 28 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 29 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 30 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)
- 31 **MAASD** (MARE) per Bari (Londra) (Italia)

**Porto di Bari estende controlli antimafia sotto soglia di legge**

Il 10 febbraio, a Bari, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il prefetto della città, Antonia Bellomo, hanno firmato un protocollo di legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività portuali. Il protocollo ha ricevuto la nulla osta del ministero dell'Interno e include le ultime disposizioni in materia, quelle del Decreto Semplificazioni, ed estendono le verifiche antimafia anche sugli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni demaniali al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive la obbligatorietà, «ampliando così l'azione di prevenzione e contrasto del tentativo di infiltrazione criminale», scrive in una nota **Adsp**. Il nulla osta ministeriale permette di attivare protocolli simili con le prefetture di Brindisi, Lecce, Foggia e Barletta.

**Clie e dipinto**

Il presidente della Regione Puglia, Nino Di Girolamo, ha firmato il decreto di autorizzazione all'installazione del nuovo terminal per i traghetti a Bari. Il terminal sarà realizzato in due fasi: la prima fase prevede la costruzione del terminal per i traghetti, la seconda fase prevede la costruzione del terminal per i container. Il terminal per i traghetti sarà realizzato in due fasi: la prima fase prevede la costruzione del terminal per i traghetti, la seconda fase prevede la costruzione del terminal per i container. Il terminal per i container sarà realizzato in due fasi: la prima fase prevede la costruzione del terminal per i container, la seconda fase prevede la costruzione del terminal per i traghetti.



## Porto di Brindisi conferme di progetti

BRINDISI L'AdSP del Mare Adriatico Meridionale ha reso noto che con sentenza n. 1310 del 15.2.2021 il Consiglio di Stato (sez. V), confermando la pronuncia di primo grado del TAR Bari n. 1117/2020, ha respinto l'appello dell'impresa Cogesap proposto avverso l'affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di riqualificazione della stazione marittima lato mare, nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II nel porto di Brindisi, aggiudicato dall'Ente alla ditta Ayroldi srl. La sentenza, recependo appieno le tesi difensive dell'Autorità di Sistema Portuale difesa dal Dipartimento Legale interno diretto dall'avvocato Fulvio Mezzina, conferma la legittimità delle determinazioni della Stazione appaltante, che aveva escluso dalla gara la ricorrente per carenza dei requisiti soggettivi in ragione di una pregressa vicenda di risoluzione contrattuale, ritenuta dall'Amministrazione tale da incidere sui requisiti di affidabilità. La pronuncia, ampiamente motivata, consente di proseguire conclude l'AdSP del presidente Patroni Griffi nella esecuzione dei lavori di riqualificazione della Stazione marittima, edificio soggetto a vincolo di tutela e che ha una rilevante valenza urbanistica per la sua collocazione nel centro cittadino, oltre ad ospitare diversi Uffici di amministrazioni pubbliche.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

Taranto

## Taranto approva il regolamento per Zona franca

Taranto. Con l'emanazione della ordinanza del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, è stato approvato ed emanato il Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale del porto di Taranto, istituita dalla Legge 27 dicembre 2019, n.160, la cui perimetrazione è stata definita su proposta del presidente dell'AdSP con proprio Decreto del 13 Marzo 2020 e approvata con Determinazione Direttoriale n. 128586/ RU del 28 aprile 2020 della Direzione Generale dell'Agenzia Dogane Monopoli (ADM). Il Regolamento, frutto di una intensa collaborazione tra AdSP e ADM, definisce i ruoli di governance della Zona Franca Doganale (ZFD) del porto di Taranto e disciplina le attività a carico degli operatori economici. Le aree interessate dalla perimetrazione della Zona Franca riguardano 11 lotti, pari ad una superficie totale di 162,89 ettari ricompresi nella circoscrizione demaniale marittima del porto di Taranto e di competenza dell'AdSPMI che è identificato come Soggetto Gestore della ZFD. L'attività di delimitazione delle aree consisterà nella costruzione di apposita recinzione e nell'individuazione di varchi d'ingresso e di uscita sottoposti a vigilanza doganale, secondo criteri e modalità definiti d'intesa con l'ADM, anche in connessione con il più ampio processo di digitalizzazione del porto. uno strumento importante per gli operatori, per velocizzare le aree portuali e retroportuali incrementandone la produttività. Voluta dalla Presidenza del Consiglio, dalla Regione Puglia e dal Comune di Taranto, «si configura come ulteriore elemento di attrattività per lo scalo jonico ed il suo retroporto e certamente contribuirà alla crescita del nuovo terminal contenitori e delle altre imprese portuali», secondo il presidente del porto di Taranto, Sergio Prete. Per il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane, Marcello Minenna, si aprono «grandi prospettive di crescita per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sviluppare le proprie attività economiche».



## Tansi: il porto fuori dagli appetiti delle cosche

GIOIA TAURO Prosegue senza sosta, malgrado le difficoltà dovute alle restrizioni imposte dalla normativa anti-Covid, il tour di Carlo Tansi, leader del movimento arancione "Tesoro Calabria", a sostegno del progetto di governo messo a punto con l' aspirante presidente della Regione Luigi De Magistris. Ieri mattina, l' ex capo della Protezione civile, insieme a una delegazione di suoi candidati, ha incontrato il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli. Si è discusso di una strategia di rilancio del porto «ma - ha evidenziato Tansi - una volta tanto, concreta e, soprattutto, finalmente in grado di spezzare i vincoli che legano l' infrastruttura agli appetiti delle potenti cosche malavitose del territorio, limitandone di parecchio le enormi potenzialità». «Io e Agostinelli - ha proseguito Tansi - ci conosciamo sin dai tempi dell' alluvione della Locride del novembre 2015. Ho sempre apprezzato il suo impegno encomiabile, che ha ridato alla strategica infrastruttura di Gioia il ruolo e la dignità di uno dei più importanti porti al mondo con effettive prospettive di crescita. Agostinelli mi ha però anche illustrato le prospettive delle altre realtà portuali di una Calabria che per la baricentrica posizione occupata, unica nel Mediterraneo, può trarre proprio dal mare da cui è quasi interamente circondata opportunità di sviluppo, lavoro e benessere, per le generazioni future». Tansi ha quindi ricordato la battaglia quotidiana «in un territorio molto complicato, considerato i conti da fare con le costanti e purtroppo arcinote infiltrazioni mafiose. Ma come noi - ha concluso - pur a prezzo di un notevole sacrificio personale, non si ferma, convinto del fatto che questa sia l' unica via possibile per cambiare e far decollare la nostra splendida e amatissima terra. Che quando tra pochi mesi governeremo, avrà i porti fra le assolute priorità». d.l. Candidato in ticket con De Magistris: «I porti saranno tra le priorità»



TAURO Il candidato alle regionali incontra il commissario dell' autorità portuale

## Tansi dall' ammiraglio Agostinelli

«Strategia di rilancio del porto di Gioia Tauro contro appetiti delle cosche»

GIOIA TAURO - «Una strategia di rilancio del porto di Gioia Tauro. Ma, una volta tanto, concreta e soprattutto finalmente in grado di spezzare i vincoli che legano l' infrastruttura agli appetiti delle potenti cosche malavitose del territorio, limitandone di parecchio le enormi potenzialità. Ecco cosa ho immaginato ieri, incontrando con alcuni candidati delle liste che fanno riferimento al movimento Tesoro Calabria, Andrea Agostinelli ovvero il commissario dell' **Autorità Portuale** della Calabria a capo dei porti di maggior rilievo della regione e quindi pure di quello gioiese naturalmente». Lo afferma Carlo Tansi, leader di Tesoro Calabria candidato alle regionali. «Io e lui - aggiunge Tansi ci conosciamo sin dai tempi dell' alluvione della Locride del novembre 2015. Un' occasione purtroppo assai poco piacevole, ma che instaurò fra noi un rapporto di grande stima e amicizia. Ho sempre apprezzato il suo impegno encomiabile, profuso sin dall' atto dell' attribuzione della delicata funzione attualmente ricoperta, che ha ridato alla strategica infrastruttura di Gioia il ruolo e la dignità di uno dei più importanti porti al mondo con effettive prospettive di crescita. Un motivo di orgoglio per tutti noi calabresi. Agostinelli mi ha però anche illustrato le prospettive delle altre realtà portuali di una Calabria Carlo Tansi e Andrea Agostinelli che per la baricentrica posizione occupata, unica nel Mediterraneo, può trarre proprio dallo splendido mare da cui è quasi interamente circondata opportunità di sviluppo, lavoro e benessere, per le generazioni future». «Al pari di noi candidati al governo della Regione - sostiene ancora Tansi - il commissario si sta inoltre battendo con la consueta e riconosciuta passione, competenza e abnegazione, operando nel quotidiano in un territorio molto complicato, considerato i conti da fare con le costanti e purtroppo arcinote infiltrazioni mafiose a cui ho non a caso fatto cenno subito in premessa. Ma come noi, pur a prezzo di un notevole sacrificio personale, non si ferma, consapevole e convinto del fatto che questa sia l' unica via possibile per cambiare e far decollare la nostra splendida e amatissima terra. Una Calabria che portiamo nel cuore. E che, oltretutto, quando tra pochi mesi governeremo, avrà i porti fra le assolute priorità della nostra agenda di lavoro».

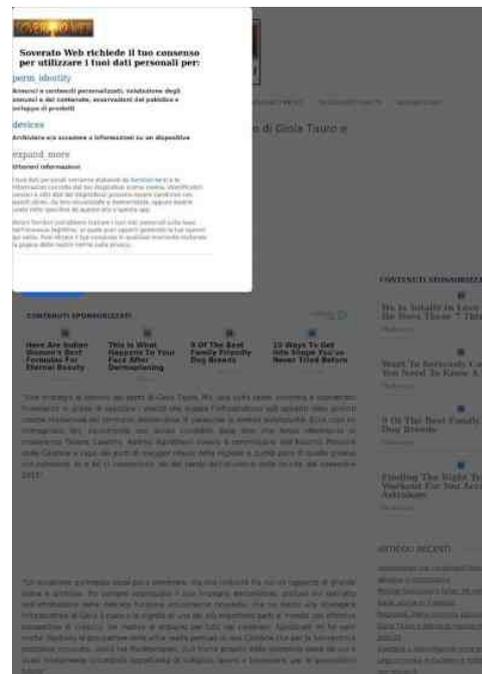




# Regionali, Tansi incontra Agostinelli al porto di Gioia Tauro e indica la risorsa mare fra le sue priorità

"Una strategia di rilancio del porto di Gioia Tauro. Ma, una volta tanto, concreta e soprattutto finalmente in grado di spezzare i vincoli che legano l'infrastruttura agli appetiti delle potenti cosche malavitose del territorio, limitandone di parecchio le enormi potenzialità. Ecco cosa ho immaginato ieri, incontrando con alcuni candidati delle liste che fanno riferimento al movimento Tesoro Calabria, **Andrea Agostinelli** ovvero il commissario dell' Autorità Portuale della Calabria a capo dei porti di maggior rilievo della regione e quindi pure di quello gioiese naturalmente. Io e lui ci conosciamo sin dai tempi dell' alluvione della locride del novembre 2015". "Un' occasione purtroppo assai poco piacevole, ma che instaurò fra noi un rapporto di grande stima e amicizia. Ho sempre apprezzato il suo impegno encomiabile, profuso sin dall' atto dell' attribuzione della delicata funzione attualmente ricoperta, che ha ridato alla strategica infrastruttura di Gioia il ruolo e la dignità di uno dei più importanti porti al mondo con effettive prospettive di crescita. Un motivo di orgoglio per tutti noi calabresi. **Agostinelli** mi ha però anche illustrato le prospettive delle altre realtà portuali di una Calabria che per la baricentrica posizione occupata, unica nel Mediterraneo, può trarre proprio dallo splendido mare da cui è quasi interamente circondata opportunità di sviluppo, lavoro e benessere, per le generazioni future". "Al pari di noi candidati al governo della Regione, il commissario si sta inoltre battendo con la consueta e riconosciuta passione, competenza e abnegazione, operando nel quotidiano in un territorio molto complicato, considerato i conti da fare con le costanti e purtroppo arcinote infiltrazioni mafiose a cui ho non a caso fatto cenno subito in premessa. Ma come noi, pur a prezzo di un notevole sacrificio personale, non si ferma, consapevole e convinto del fatto che questa sia l' unica via possibile per cambiare e far decollare la nostra splendida e amatissima Terra. Una Calabria che portiamo nel cuore. E che, oltretutto, quando tra pochi mesi governeremo, avrà i porti fra le assolute priorità della nostra agenda di lavoro".

Pubblicato da: Redazione // - Ultime Notizie - , Politica // Calabria // Febbraio 19, 2021.



## Calabria. Regionali, Tansi incontra Agostinelli al Porto di Gioia e indica la risorsa mare fra le sue priorità

Dario Rondinella

"Il commissario si sta inoltre battendo con la consueta e riconosciuta passione, operando nel quotidiano in un territorio molto complicato" "Una strategia di rilancio del porto di Gioia Tauro. Ma, una volta tanto, concreta e soprattutto finalmente in grado di spezzare i vincoli che legano l' infrastruttura agli appetiti delle potenti cosche malavitose del territorio, limitandone di parecchio le enormi potenzialità. - E' quanto dichiara Carlo Tansi in seguito all' incontro di ieri con il commissario dell' Autorità Portuale della Calabria - Ecco cosa ho immaginato ieri, incontrando con alcuni candidati delle liste che fanno riferimento al movimento Tesoro Calabria, **Andrea Agostinelli** ovvero il commissario dell' Autorità Portuale della Calabria a capo dei porti di maggior rilievo della regione e quindi pure di quello gioiese naturalmente. Io e lui ci conosciamo sin dai tempi dell' alluvione della Iocride del novembre 2015. Un' occasione purtroppo assai poco piacevole, ma che instaurò fra noi un rapporto di grande stima e amicizia. Ho sempre apprezzato il suo impegno encomiabile, profuso sin dall' atto dell' attribuzione della delicata funzione attualmente ricoperta, che ha ridato alla strategica infrastruttura di Gioia il ruolo e la dignità di uno dei più importanti porti al mondo con effettive prospettive di crescita. Un motivo di orgoglio per tutti noi calabresi. **Agostinelli** mi ha però anche illustrato le prospettive delle altre realtà portuali di una Calabria che per la baricentrica posizione occupata, unica nel Mediterraneo, può trarre proprio dallo splendido mare da cui è quasi interamente circondata opportunità di sviluppo, lavoro e benessere, per le generazioni future. Al pari di noi candidati al governo della Regione, il commissario si sta inoltre battendo con la consueta e riconosciuta passione, competenza e abnegazione, operando nel quotidiano in un territorio molto complicato, considerato i conti da fare con le costanti e purtroppo arcinote infiltrazioni mafiose a cui ho non a caso fatto cenno subito in premessa. Ma come noi, pur a prezzo di un notevole sacrificio personale, non si ferma, consapevole e convinto del fatto che questa sia l' unica via possibile per cambiare e far decollare la nostra splendida e amatissima Terra. Una Calabria che portiamo nel cuore. E che, oltretutto, quando tra pochi mesi governeremo, avrà i porti fra le assolute priorità della nostra agenda di lavoro".



## Commissariato potenziato per la Polizia di frontiera

GIOIA TAURO Pur se da Roma non arriverà l'auspicato ripensamento, i servizi fino ad oggi svolti dall'Ufficio di Polizia di frontiera del porto (destinato alla soppressione nell'ambito della riorganizzazione programmata dal Viminale) saranno mantenuti con un identico livello qualitativo e quantitativo dal personale del Commissariato di Gioia Tauro, che verrà riordinato e potenziato nell'organico. Lo ha assicurato il questore di Reggio Calabria, Maurizio Vallone fornendo tempestivo riscontro ad una lettera inviata sia a lui che, per conoscenza, al prefetto Massimo Mariani, dal commissario straordinario dell'**Autorità portuale** Andrea Agostinelli il quale, successivamente, a distanza di una settimana, ha inoltrato una lettera d'identico tenore anche al dipartimento di Pubblica Sicurezza del ministero dell'Interno, al capo della Polizia e al responsabile della direzione centrale Polizie di frontiera. Agostinelli era stato recentemente chiamato in causa dalla Ultrasporti regionale che gli imputava un silenzio sull'argomento. «Anche se non è di mia competenza entrare nelle questioni del Viminale - ha evidenziato l'ammiraglio - ho espressamente chiesto di rivalutare la decisione o, in alternativa, di rafforzare il commissariato cittadino e, nell'immediatezza, ho ricevuto una risposta di grande attenzione da parte del Questore». Il commissario dell'Authority nella sua lettera ha sottolineato che il porto di Gioia è in grande crescita e che l'Ufficio di Polizia di frontiera di Gioia ha sempre sviluppato bene una serie di pratiche ispettive e amministrative. «Non sfuggirà - ha concluso - non sfuggirà come il porto di Gioia per il particolarissimo contesto "ambientale" necessiti di un elevatissimo livello di "security" e di vigilanza che solo la massiccia e qualificata presenza delle forze dell'ordine ha sin qui garantito». d.l. L'allarme per la chiusura decisa dal Viminale lanciato dal commissario.



## L'eterno commissario a Gioia Tauro

Il lettore Franco Tonelli sul web ci scrive: E perché non si richiede anche un presidente per Gioia Tauro e si licenzia ringraziandolo dopo sei anni il commissario? Strano che un commissario sia in atto da ben sei anni quando il mandato di un presidente dura quattro. A che/chi giova tutto ciò? \* Il lungo commissariamento di Gioia Tauro è in effetti del tutto atipico nel panorama dei nostri porti. Si spiega, almeno in parte, con gli altrettanto lunghi travagli del terminal, passato da terminalisti diversi e ovviamente condizionato anche e specialmente da quegli eventi. Che poi il porto sia in un'area estremamente delicata sul piano della security è altrettanto noto, il che ha richiesto polso fermo e conoscenza approfondita della realtà locale, che il commissario ammiraglio Agostinelli ha dimostrato di avere. Siamo d'accordo, ovviamente, sull'opportunità che oggi si passi da un commissario a un presidente, per ripristinare una gestione normale che tenga conto anche sul piano formale del territorio. Ed abbiamo anche l'idea che lo stesso Agostinelli potrebbe essere un ottimo presidente.



## A Cagliari nuova nave con la concessione

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



VILLA SAN GIOVANNI Comune in campo

## Piano regolatore portuale verso un protocollo d' intesa con l' Autorità dello Stretto

VILLA SAN GIOVANNI - «Ci saranno vari interventi e si procederà ad una progettazione concreta per la realizzazione dei tanto attesi approdi a sud». Ad annunciarlo i consiglieri comunali Giovanni Imbesi e Giuseppe Bellantone, delegati rispettivamente ai Lavori pubblici e all' **Autorità portuale**. Vicino un protocollo d' intesa tra l' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto e il Comune di Villa per l' avvio della procedura di redazione del documento di indirizzo alla pianificazione (Dip) preliminare alla predisposizione del Piano regolatore di **sistema portuale** (Prdsp): «Un documento - spiegano Imbesi e Bellantone - che detterà la linea per lo sviluppo futuro del waterfront cittadino tra la spiaggia di Bolano ed il porticciolo di Croce Rossa. Queste le fasi programmate, che verranno presentate, discusse e condivise in commissione Piano strategico, lunedì 22 febbraio, con la minoranza alla presenza del presidente dell' Adsp e che verranno in seguito presentate alla città». A cominciare dalla "fa se 1": «In un primo intervento, tra il 2021 e il 2022, l' **Autorità di sistema** interverrà con oltre 20 milioni di euro per la messa in sicurezza della viabilità dei pedoni, con un vero e proprio terminal passeggeri all' avan guardia e una nuova banchina che dovrà ospitare i mezzi veloci per i passeggeri. Saranno realizzati nuovi attracchi per i mezzi veloci, e nuove tratte di collegamento da e verso le isole Eolie, implementando sin da subito l' offerta turistica». Quindi la "fase 2": «Riqualificazione e riconversione delle aree a nord, attualmente in uso ai privati per il traghettamento dello Stretto, da destinare interamente alla realizzazione di un porto turistico riservato alla nautica da diporto con un bacino di circa 65.000mq atto ad ospitare imbarcazioni da diporto di medie e grandi dimensioni. Verrà quindi "restituito" alla città un fronte mare di circa 500 metri lineari, che va dal porticciolo turistico in località "Croce Rossa" al torrente Immacolata. Un' area con grandi banchine di circa 25000mq, su cui potranno sorgere attività commerciali di ogni genere. Prevista una nuova sede operativa da adibire ad uffici per l' **Autorità** marittima locale, per l' AdSP dello Stretto e per i servizi dell' area **portuale**. Sul fronte nord della città si procederà alla realizzazione di nuovi banchine menti. Verranno realizzati 6 nuovi scivoli di attracco per imbarcazioni che faranno il servizio di trasporto auto e mezzi pesanti da e per la Sicilia». Concludono Imbesi e Bellantone: «La nuova area **portuale**, posta a sud, in adiacenza all' attuale porto in uso a Rfi, potrà essere raggiunta tramite un nuovo collegamento stradale, senza intaccare in alcun modo il traffico cittadino. A sud rispetto al nuovo porto verrà eseguito un importante ripascimento e quindi tutta la zona sud della città potrà fruire di una spiaggia molto grande con un fronte mare che sarà interamente rivalorizzato con un nuovo tratto di via marina, tra l' attuale "Ka lura" sino alla nuova spiaggia. Una moderna passeggiata di oltre 1km lineare».



## Tar conferma correttezza AdSp dello Stretto

Redazione

MESSINA La sezione di Catania del Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia ha confermato le ragioni e il corretto operato dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto che aveva rigettato le richieste di due titolari di concessioni demaniali marittime, Comet srl e L'Ancora srl, per alcune strutture turistico-ricreative. Le due società 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. Il Tar Catania ha contribuito a fare ulteriore chiarezza su una problematica che è di portata nazionale ha commentato il presidente dell'Authority Mario Mega che ha aggiunto: Siamo soddisfatti dell'esito giudiziario perché conferma la correttezza della nostra azione amministrativa, in linea con le indicazioni formulate alle **AdSp** dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, improntata al pieno rispetto dei dettati normativi e dei principi, riconosciuti in particolare dalla legislazione europea, di concorrenza e pari opportunità fra le imprese. Consapevoli che sul 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 il presidente Mega evidenzia che, come sempre, ispirarsi ai principi delle norme comunitarie è una scelta semplice, corretta e di buon senso anche se, per qualcuno, poco piacevole.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with categories like 'MAREMILAZZO', 'MAREMILAZZO', 'MAREMILAZZO', and 'MAREMILAZZO'. The main headline is 'Tar conferma correttezza AdSp dello Stretto' with a sub-headline 'Mega: "Ispirarsi alle norme comunitarie è una scelta semplice, corretta e di buon senso"'. Below the headline is a photo of Mario Mega, the president of the Authority, sitting in a blue chair. To the right of the photo is a 'NEWSLETTER' sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the photo is a short summary of the article, mentioning that the Tar Catania has confirmed the reasons and correct operation of the Authority of the Strait, which had rejected the requests of two concession holders, Comet srl and L'Ancora srl, for some tourist-recreative structures. The article also mentions that the Tar Catania has contributed to making further clarity on a problematic issue of national scope, as commented by the Authority's president Mario Mega. The article is dated '19 febbraio 2021' and is written by 'Redazione'. At the bottom of the screenshot, there are several small news items under the heading 'ULTIME POPOLARI STRESS'.

## Conferme del TAR per l'AdSP dello Stretto

19 febbraio 2021 - Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (sezione staccata di Catania) ha confermato, con sentenze pubblicate il 15 febbraio scorso, le ragioni e il corretto operare dell' **Autorità di Sistema Portuale dello Stretto** che aveva rigettato le richieste di due titolari di concessioni demaniali marittime, 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 30 dicembre 2018, n. 145. "Il TAR Catania ha contribuito a fare ulteriore chiarezza su una problematica che è di portata nazionale" dichiara Mario Mega, Presidente dell' AdSP dello Stretto. "Siamo soddisfatti dell' esito giudiziario perché conferma la correttezza della nostra azione amministrativa, in linea con le indicazioni formulate alle AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, improntata al pieno rispetto dei dettati 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 anche se, per qualcuno, poco piacevole" conclude il Presidente Mega.

GAM EDITORI



## Vicenda Comet e L' Ancora, il Tar Sicilia dà ragione all' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Redazione ReggioTV

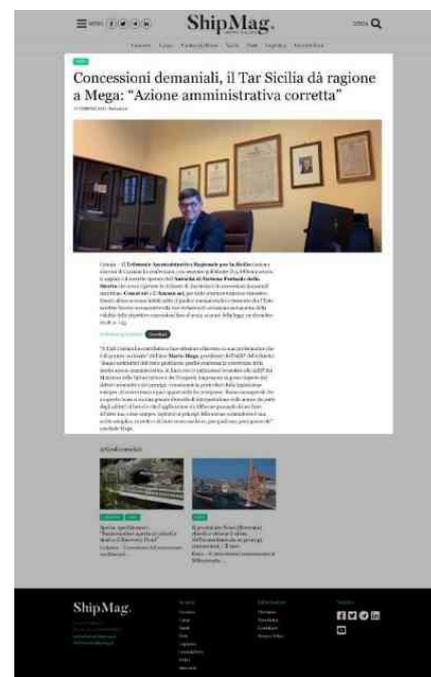
Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (sezione staccata di Catania) ha confermato, con sentenze pubblicate il 15 febbraio scorso, le ragioni e il corretto operare dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto che aveva rigettato le richieste di due titolari di concessioni demaniali marittime, 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 30 dicembre 2018, n. 145. "Il TAR Catania ha contribuito a fare ulteriore chiarezza su una problematica che è di portata nazionale" dichiara Mario Mega, Presidente dell' AdSP dello Stretto. "Siamo soddisfatti dell' esito giudiziario perché conferma la correttezza della nostra azione amministrativa, in linea con le indicazioni formulate alle AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, improntata al pieno rispetto dei dettati 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 anche se, per qualcuno, poco piacevole" conclude il Presidente Mega.

19-02-2021 13:02 NOTIZIE CORRELATE 19-02-2021 - ATTUALITA' Il suggestivo video di Angelo Laganà 19-02-2021 - ATTUALITA' Il presidente Arruzzolo: "Consapevolezza e fiducia per guardare al futuro con serenità" 19-02-2021 - ATTUALITA' La nota 19-02-2021 - ATTUALITA' "Importante che l' appello si concluda in tempi relativamente brevi" 19-02-2021 - ATTUALITA' Il presidente del Consiglio comunale traccia un primo bilancio da 'arbitro' dell' assise cittadina.



## Concessioni demaniali, il Tar Sicilia dà ragione a Mega: Azione amministrativa corretta

Catania Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (sezione staccata di Catania) ha confermato, con sentenze pubblicate il 15 febbraio scorso, le ragioni e il corretto operare dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che aveva rigettato le richieste di due titolari di concessioni demaniali marittime, 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 30 dicembre 2018, n. 145. Il TAR Catania ha contribuito a fare ulteriore chiarezza su una problematica che è di portata nazionale dichiara Mario Mega, presidente dell'AdSP dello Stretto. Siamo soddisfatti dell'esito giudiziario perché conferma la correttezza della nostra azione amministrativa, in linea con le indicazioni formulate alle AdSP dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, improntata al pieno rispetto dei dettati 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 anche se, per qualcuno, poco piacevole conclude Mega.



## Messina. "Marina del Nettuno" e "L' Ancora", il Tar dice no al rinnovo delle concessioni

Redazione

Le due società si erano rivolte al Tar ritenendo che l' **Autorità portuale** avrebbe dovuto acconsentire alla loro richiesta di estensione automatica della validità delle concessioni fino al 2033. Il Tar di Catania, con sentenze pubblicate lo scorso 15 febbraio, ha confermato le ragioni dell' **Autorità** di sistema **portuale** dello Stretto di Messina che aveva rigettato le richieste di due titolari di concessioni demaniali marittime, Comet srl e L' Ancora srl, per delle strutture turistico ricreative. Si tratta del porticciolo 'Marina del Nettuno', alla Passeggiata a mare, e del bar ristorante 'L' Ancora', alla rada San Francesco, sul viale della Libertà. Richiesta di estensione fino al 2033. Le due società si erano rivolte al Tar ritenendo che l' **Autorità portuale** avrebbe dovuto acconsentire alla loro richiesta di estensione automatica della validità delle concessioni fino al 2033, ai sensi della legge 145 del 30 dicembre 2018. Mega: "Nostra azione corretta" 'Il Tar di Catania ha contribuito a fare ulteriore chiarezza su una problematica che è di portata nazionale' dichiara Mario Mega, presidente dell' Adsp dello Stretto. 'Siamo soddisfatti dell' esito giudiziario perché conferma la correttezza della nostra azione amministrativa, in linea con le indicazioni formulate alle Adsp dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 anche se, per qualcuno, poco piacevole'.



## Il Moderatore

Palermo, Termini Imerese

### I porti della Sicilia occidentale diventano smart e fanno da apripista nella transizione energetica

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".



## Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

### Sicilia occidentale, i porti diventano smart

*L' Autorità di sistema sigla un accordo con un raggruppamento d' imprese per la sostenibilità ambientale e l' innovazione tecnologica*

I porti della Sicilia occidentale lanciano la formula Smart port . È stata infatti 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. Il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti, spiega che 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".

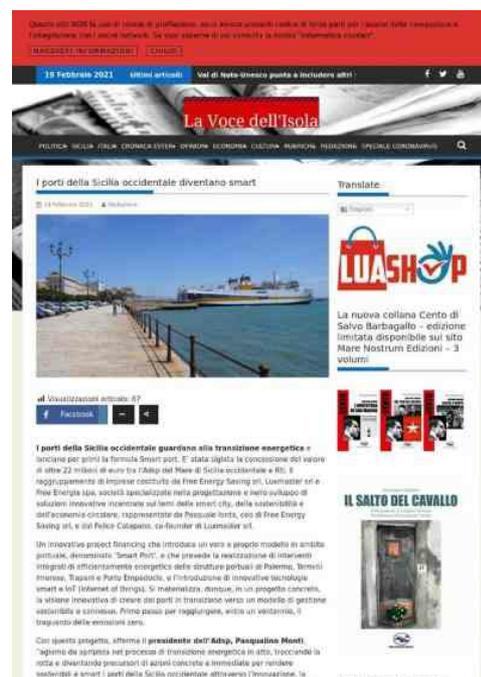


## I porti della Sicilia occidentale diventano smart

*Facebook Shares 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*

Redazione

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'.





## I porti della Sicilia occidentale diventano Smart

GAM EDITORI

19 febbraio 2021 - 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".



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

di Redazione

Felice Catapano, Paqualino Monti e Pasquale Ionta 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'.



## A Palermo traffici OK

PALERMO In controtendenza rispetto alla media nazionale, il sistema portuale che fa capo a Palermo sotto la presidenza di Pasqualino Monti vede crescere il traffico generale nel 2020. Sono il traffico dei rotabili e quello delle rinfuse liquide a trainare questo risultato. L'anno scorso Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle hanno movimentato tutti insieme 7,3 milioni di tonnellate merci in più sul 2019, crescendo del 26 per cento. I rotabili sono stati 6,6 milioni (+27,8%), le merci in container 156 mila tonnellate (-11,6%), le rinfuse solide 275 mila tonnellate (praticamente da zero: +1.724%) e quelle liquide 252 mila tonnellate (-41%). Il traffico passeggeri generale vede un drastico calo, del 41 per cento circa, pari a 784 mila persone, mentre quello crocieristico è stato di appena 75 mila persone, in calo dell'85 per cento. Questi ultimi dati sono ovviamente il risultato della pandemia in atto, che ha colpito duramente anche la Sicilia.



## «Non ci sono solo Genova e Trieste sui porti serve una visione globale»

Marco Esposito

Professor Cascetta, passerà mai il treno per il Sud? «Leggo di una certa delusione - risponde Ennio Cascetta, docente di pianificazione dei trasporti alla Federico II e al Massachusetts Institute of Technology e presidente del Cluster Trasporti Italia - per la scarsa presenza di ministri meridionali, ma mi riservo di valutare nei fatti. Per chi si occupa di mobilità, del resto, non esistono campanilismi territoriali: il tunnel del Brennero è utile al Sud tanto quanto il porto di Gioia Tauro lo è al Nord». Indubbio. Ma il primo lo si realizza, il secondo è ancora isolato dalla rete ferroviaria merci di nuova generazione. «Nel contratto di programma di Rfi l' adeguamento agli standard europei c' è. Tuttavia colgo il senso della questione. C' è un punto sul quale dobbiamo fare chiarezza: il Recovery Fund può prevedere soltanto opere da completare entro il 2026 e nel campo delle grandi infrastrutture si può concludere entro quella data solo qualcosa di già iniziato. È un dato di fatto che le opere ferroviarie in corso al Sud sono di meno, per cui inevitabilmente i fondi del Recovery su tale capitolo andranno di più al Nord». Ha risposto alla prima domanda: il treno andrà altrove... «No, attenzione. La sfida è adesso. I soldi del Recovery liberano

risorse che dobbiamo impegnare per completare finalmente la rete nazionale e realizzare l' alta velocità di rete nel Mezzogiorno e il collegamento stabile per lo Stretto». **A Genova in due anni si è realizzato il ponte. Il 2026 è così vicino da non poter realizzare nulla di nuovo al Sud?** «Non correrei il rischio. Fra l' altro il modello Genova è irripetibile per diverse ragioni. Al Sud dobbiamo utilizzare i soldi del Recovery per accelerare le due opere in corso: la Napoli-Bari e la Palermo-Catania. Per le altre opere deve partire la progettazione e va preso l' impegno come Paese a dirottare nel Mezzogiorno i fondi liberati dal Brennero come dal Terzo Valico per partire finalmente con i lavori, ma senza la scadenza del 2026». **La Napoli-Bari non è stata appena finanziata dalla Bei per 2 miliardi?** «Sì ma il Recovery prevede soldi cash che si potrebbero usare per accelerare i lavori e chiudere i cantieri entro il 2026 invece del 2028 programmato. Ripeto: dobbiamo darci una mossa a progettare bene la linea veloce Salerno-Reggio Calabria e il Ponte». Così è frustrante, però. Sono anni che si ragiona di ferrovie al Sud e non ci sono neppure i progetti... «Lo so bene. È dal 2016 che si è inserita la linea Salerno-Reggio Calabria fra quelle da realizzare e non si è dato il via alla progettazione. Quanto al Ponte, faccio parte della commissione del Mit che ha ormai concluso i lavori e presenterà diverse idee progettuali, sulle quali andrebbe aperto il dibattito pubblico». **Qual è la sua ipotesi preferita?** «Il ponte a tre campate, cioè con due piloni in mare. Costerebbe meno di altre soluzioni e sarebbe molto bello architettonicamente. Ma questa è una mia preferenza personale, da ingegnere. L' importante è che si realizzi il collegamento stabile: non esiste al mondo un' isola con cinque milioni di abitanti



## Il Mattino

### Focus

---

a tre chilometri dalla costa che non sia collegata alla terraferma. La domanda che dovremmo porci non è se fare il collegamento, ma perché non sia stato fatto finora». **Ne ha già parlato con il ministro Enrico Giovannini?** «Ancora no. Ma so che è persona di qualità, in grado di avere una visione. Spero in un rilancio progettuale». **Su cosa in particolare?** «Sui porti. Il Recovery Plan nella sua ultima versione assegna una funzione piena soltanto a Genova e Trieste, ma sarebbe un errore. Addirittura non c'è neppure il collegamento ferroviario per convogli lunghi 750 metri per il porto di Napoli. Non si può avere una proiezione mediterranea senza utilizzare a pieno i porti del Mezzogiorno». Però in attesa dei progetti e lavori che verranno, il Mezzogiorno continuerà a perdere terreno. «Chi resta fermo ad aspettare ha già perso. Proprio perché con il Recovery non si potrà realizzare nulla di nuovo nel Mezzogiorno, per me dovrebbe partire da subito un piano per migliorare l'accessibilità e se non colmare almeno ridurre i divari». **Scusi, e come?** «Siamo di fronte al fallimento del mercato, Trenitalia e Ntv non trovavano conveniente attivare collegamenti di qualità Alta Velocità sulle relazioni del Sud. Lo Stato potrebbe mettere a gara un adeguato contributo pubblico per attivare quattro o più coppie di treni di alta qualità, cioè gli stessi dell'Alta Velocità, per collegare le regioni che attualmente non hanno servizi, Puglia e Calabria in primis». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti, futuro elettrico

Diversamente dalle navi, gli scali commerciali si convertiranno all'energia pulita non tramite carburanti alternativi ma con la classica corrente alternata. La sfida sarà negli standard tecnici di tensione e nelle tariffe sostenibili

Napoli. (Paolo Bosso). Elettricità, elettricità, elettricità. La decarbonizzazione dei porti passa per questa tradizionale fonte energetica, secondo uno studio di Enel (attraverso il dipartimento ecologico Enel X) e Legambiente, presentato la settimana scorsa in webinar e diffuso nei giorni scorsi dai giornali. La ricerca della multinazionale dell'energia e dell'associazione ambientalista evidenzia come se da un lato lo shipping debba puntare ai carburanti alternativi diversi dai combustibili fossili tradizionali, una buona fetta della decarbonizzazione della portualità passa invece per l'utilizzo dell'energia tradizionale, l'elettricità, la quale utilizzata per l'alimentazione in banchina delle navi in sosta prende il nome di cold ironing. Nei prossimi decenni le navi merci e passeggeri dovranno viaggiare utilizzando combustibili alternativi al gasolio, come l'idrogeno, l'ammoniaca, la stessa elettricità, il gas naturale liquefatto, il vento. I porti, più semplicemente, fornire elettricità alle navi e far funzionare i propri mezzi (gru, carrelli, etc.) a elettricità. Sono entrambi soluzioni ecologiche, con vantaggi e svantaggi diversi. Le navi devono riprogettarsi, e gli armatori valutare parallelamente quale carburante pulito abbia più mercato, e non è facile perché un po' si deve scommettere, un po' qualcosa si può prevedere e pianificare; i porti, invece, devono creare un'infrastruttura tradizionale (punti di ricarica elettrica) calata in un contesto di rete transnazionale, con standard di distribuzione (wattaggio) uniformi che non diano problemi di compatibilità tra le navi, offrendo tariffe economicamente sostenibili, più convenienti di quanto spenderebbero per il gasolio utile a tenere accesi i motori ausiliari di bordo. L'obiettivo concreto dello studio di Enel e Legambiente è iniziare a elettrificare nei prossimi anni 39 porti italiani, praticamente tutti, quelli inseriti nel network della rete transeuropea di trasporto Ten-T. Fare in modo, se non in tutte le banchine perlomeno in quelle principali, che la maggior parte dei mercantili (portacontainer, tanker, cisterniere, ro-ro) e delle navi passeggeri (traghetti, ro-pax, navi da crociera) possano spegnere i motori in porto e allacciarsi alla rete elettrica nazionale. È un piano molto ambizioso che permetterebbe di evitare la combustione annuale di circa 635 mila tonnellate di gasolio marino.



## Le opportunità di business della logistica del vaccino

Si è svolto Zerogradi - La logistica del vaccino, il primo talk show di eventT interamente dedicato alla filiera del vaccino e ai suoi pro e contro. Il dibattito, che si è svolto presso gli studi televisivi di Telenord a Genova ed è stato moderato da Luca Barassi di Trasportare Oggi in Europa e Maurizio Cervetto di Vado e Torno, ha avuto come fulcro il vaccino, il suo trasporto e come la sua logistica rappresenti un'importante opportunità per il settore. La domanda alla quale si è cercato di dare una risposta è stata la logistica del vaccino è un'opportunità di business per la filiera del freddo? Paolo Volta, Consulente di logistica, Logistico dell'anno 2019 e Coordinatore didattico eventT, ha aperto la tavola rotonda fornendo una panoramica dello stato dell'arte del settore. Il valore della produzione dell'industria farmaceutica nel 2019 è stata di 34 milioni di euro. Nello stesso anno si è registrato un incremento delle spedizioni pari al 5,5% e una diminuzione del numero dei colli del 2,4% rispetto al 2018, fattori che hanno causato una maggiore frammentazione distributiva. Questo produce Supply Chain molto complesse, che hanno l'obiettivo di mantenere e preservare l'integrità del farmaco. Nello specifico, la logistica del vaccino, in Italia, soffre il problema di una doppia gestione della distribuzione dei due vaccini acquistati dal nostro Paese: da un lato Pfizer-BioNTech che gestisce in autonomia la distribuzione, dall'altro AstraZeneca che invece si basa sul concetto di hub&spoke, cioè la distribuzione sul territorio nazionale a partire da un hub che funge da snodo. La priorità, per la logistica del vaccino, è quella di garantire l'integrità e la sicurezza del prodotto dal fornitore ai destinatari finali. Mauro Bonaretti, Consigliere del Commissario Straordinario per l'emergenza Covid, ha spiegato come funziona in Italia la distribuzione del vaccino. Si parla di due modalità diverse a seconda del vaccino: da un lato il vaccino Pfizer-BioNTech consegnato direttamente a centri ospedalieri specializzati che possiedono frigoriferi in grado di raggiungere temperature di  $-70^{\circ}\text{C}$  (circa 300 punti); dall'altro quello di AstraZeneca che invece coinvolge più attori: i vaccini infatti arrivano all'hub di Pratica di Mare (Roma) da dove vengono distribuiti, tramite l'esercito e le Poste Italiane, alle ASL regionali che a loro volta si occupano di ridistribuirli sul territorio ai centri di somministrazione (ospedali, ambulatori, etc). Si tratta quindi di due filiere logistiche diverse, una più snella (Pfizer-BioNTech), una più articolata (AstraZeneca). Domenico Andreoli, Head of Marketing, PR & Homologations Mercedes-Benz Trucks Italia, ha sottolineato come nella logistica del vaccino, e delle merci in generale, un ruolo cruciale è svolto dai mezzi di trasporto e dalla loro capacità di riuscire a effettuare consegne facili, rapide e sicure. In questo senso diventa fondamentale la connettività dei veicoli commerciali, attraverso la quale è possibile attuare controlli e diagnosi predittive che evitano il fermo macchina e tengono monitorati i viaggi. Più il trasporto è delicato più queste tecnologie hanno valore, per questo motivo tutti gli Attori di Mercedes-Benz Trucks li possiedono di serie. La parola è poi passata agli attori della filiera, con Paolo Uggè, Presidente di Conftrasporto, Sandro Pietramala, QHSE & Logistics Manager di Savino Del Bene S.p.A. e Mile De Iure, Direttore Generale di Assoram che hanno posto l'attenzione su una gestione del piano vaccinale poco orientata al coinvolgimento dei veri addetti al settore. Uggè ha evidenziato come sia necessario coinvolgere tutti gli attori che si occupano di logistica del farmaco, aspetto sottovalutato da questa campagna vaccinale, che porta con sé il rischio che una cattiva gestione si sommi alla difficoltà di reperire i vaccini, causando ritardi su ritardi nelle vaccinazioni. Per Pietramala è importante garantire che il prodotto arrivi a destinazione integro e che non sia oggetto di furti o manipolazioni. È quindi necessario che le competenze di tutti gli





## Transportonline

### Focus

---

i farmaci in generale, e i vaccini in particolare. Quello che succede oggi è che la filiera del vaccino è stata costruita senza tener conto delle risorse che sono presenti in Italia trasformando un'opportunità in un'occasione mancata per poter creare un campo di lavoro che desse all'Italia un ruolo di prestigio nella gestione dell'emergenza. Mila De Lure ha ribadito l'importanza del settore dei trasporti e della sua filiera che hanno assicurato anche in lockdown regolarità di rifornimenti. Secondo il Direttore Generale di Assoram, c'è un problema di metodo perché non c'è stata da parte pubblica la volontà di dialogare con gli addetti del settore per la presa in carico in maniera seria e strutturata di questo problema. L'augurio è quello che il governo della competenza riesca a colmare questa lacuna, tenendo conto che Assoram e le altre sigle hanno presentato un documento che prende in esame gli aspetti critici della logistica del vaccino e le eventuali soluzioni che non ha mai avuto riscontri. È stata poi la volta di due realtà che si occupano di certificazioni e catena del freddo in senso stretto. Gianni Cramarossa, Industry Manager per la Logistica di Certiquality, dopo aver illustrato il lavoro di Certiquality nella verifica della conformità del lavoro delle aziende nei confronti di determinati standard, ha ribadito come esista una normativa europea sul trasporto dei farmaci che garantisce le buone pratiche di distribuzione. La conformità con queste linee guida si va ad applicare alle norme tradizionali per garantire la corretta modalità di distribuzione dei vaccini. Sorprende, secondo Cramarossa, che in un momento di emergenza come questo ci si sia lasciati andare all'improvvisazione. Bruno Fusciani, Global Commercial Leader Marine and Cold Storage Solutions di Thermo King è intervenuto spiegando come sia le ATP ( Accord Transport Perissable, norme che regolano il trasporto delle merci deperibili) sia le GDP ( Good Distribution Practices, le buone pratiche di distribuzione del farmaco) siano arrivati dall'industria e poi fatte proprie dall'Europa e dai Governi, a dimostrazione della sensibilità della filiera del trasporto a salvaguardare il lavoro fatto e il destinatario finale. Thermo King è stata coinvolta nella logistica del vaccino iniziando a lavorare a prodotti per la loro conservazione a -70°C che rispondano alle norme GDP già a ottobre. Il dibattito si chiude con la domanda iniziale, la logistica del vaccino è un'opportunità di business? La risposta la fornisce Paolo Volta: il mercato chiede agli operatori l'applicazione delle norme GDP. È necessario stabilire strategie trasparenti operative uguali per tutti in modo che tutti possano attenersi allo stesso protocollo. Senza dimenticare connettività, sicurezza e blockchain. È necessario un confronto tra forze pubblica e operatori per valorizzare le competenze. Non bisogna dimenticare che la logistica del vaccino ha un fortissimo valore sociale: la competenza diventa l'architrave sulla quale si deve fondare e reggere. Il prossimo appuntamento di ZeroGradi è previsto per settembre, in presenza, presso Villa Jucker a Legnano, dove si discuterà di blockchain e catena del freddo. evenT inoltre inaugurerà il Sustainable Tour, l'evento a tappe dedicato alla mobilità sostenibile, a marzo, ancora una volta presso gli studi televisivi di Telenord. Stay tuned!

## Porti verdi: ecco la rotta verso lo sviluppo sostenibile

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





## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

Infrastrutture e dei Trasporti, Luca Sisto direttore generale di Confitarma, Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** e dell'Autorità Portuale di Ravenna.