



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 05 gennaio 2022**



Prime Pagine

| | | |
|------------|--|----|
| 05/01/2022 | Corriere della Sera Prima pagina del 05/01/2022 | 9 |
| 05/01/2022 | Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/01/2022 | 10 |
| 05/01/2022 | Il Foglio Prima pagina del 05/01/2022 | 11 |
| 05/01/2022 | Il Giornale Prima pagina del 05/01/2022 | 12 |
| 05/01/2022 | Il Giorno Prima pagina del 05/01/2022 | 13 |
| 05/01/2022 | Il Manifesto Prima pagina del 05/01/2022 | 14 |
| 05/01/2022 | Il Mattino Prima pagina del 05/01/2022 | 15 |
| 05/01/2022 | Il Messaggero Prima pagina del 05/01/2022 | 16 |
| 05/01/2022 | Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/01/2022 | 17 |
| 05/01/2022 | Il Secolo XIX Prima pagina del 05/01/2022 | 18 |
| 05/01/2022 | Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/01/2022 | 19 |
| 05/01/2022 | Il Tempo Prima pagina del 05/01/2022 | 20 |
| 05/01/2022 | Italia Oggi Prima pagina del 05/01/2022 | 21 |
| 05/01/2022 | La Nazione Prima pagina del 05/01/2022 | 22 |
| 05/01/2022 | La Repubblica Prima pagina del 05/01/2022 | 23 |
| 05/01/2022 | La Stampa Prima pagina del 05/01/2022 | 24 |
| 05/01/2022 | MF Prima pagina del 05/01/2022 | 25 |

Primo Piano

| | | |
|------------|--|----|
| 04/01/2022 | Corriere Marittimo La riqualificazione del porto di Augusta finanziata per 53 milioni di euro da CDP | 26 |
|------------|--|----|

| | | | |
|--|----------------------------|-----------------------|----|
| 04/01/2022 | Informare | | 27 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Port Logistic Press | <i>Ufficio stampa</i> | 28 |
| <hr/> | | | |
| Cassa Depositi e Prestiti finanzia con 53 milioni di euro i lavori di manutenzione straordinaria del porto di Augusta | | | |
| <hr/> | | | |
| I 53 milioni di euro di Cassa Depositi e Prestiti per riqualificare il Porto di Augusta inserito nelle reti centrali trans-europee di trasporto (Ten-t "Core" Network) | | | |
| <hr/> | | | |

Trieste

| | | | |
|--|---------------------|---------------------------------|----|
| 04/01/2022 | Port News | <i>di Marco Casale</i> | 29 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Sea Reporter | <i>Redazione Seareporter.it</i> | 31 |
| <hr/> | | | |
| Sui porti servono priorità chiare | | | |
| <hr/> | | | |
| Stasera Alis Channel Talk: Sfide, opportunità e sinergie per lo sviluppo Sostenibile del Paese | | | |
| <hr/> | | | |

Venezia

| | | | |
|--|-------------------------------|--|----|
| 04/01/2022 | Informazioni Marittime | | 32 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Venezia Today | | 33 |
| <hr/> | | | |
| Venezia, undici proposte per le grandi navi da crociera | | | |
| <hr/> | | | |
| Grandi navi, dal ministro Orlando 5 milioni di ristori per i precari della crocieristica | | | |
| <hr/> | | | |

Savona, Vado

| | | | |
|---|---------------------------|--|----|
| 04/01/2022 | Informare | | 34 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Informatore Navale | | 36 |
| <hr/> | | | |
| A novembre il traffico delle merci nei porti liguri di Genova e Savona-Vado è cresciuto del +6,7% | | | |
| <hr/> | | | |
| "SALI A BORDO CON NOI" Corsica Sardinia Ferries ricerca medici di bordo | | | |
| <hr/> | | | |

Genova, Voltri

| | | | |
|--|-----------------------|------------------------|----|
| 14/12/2021 | Ansa | | 37 |
| <hr/> | | | |
| 14/12/2021 | Ansa | | 38 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Ansa | | 39 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Genova Today | | 40 |
| <hr/> | | | |
| 13/12/2021 | ilsecoloxix.it | <i>Simone Gallotti</i> | 41 |
| <hr/> | | | |
| 14/12/2021 | ilsecoloxix.it | | 42 |
| <hr/> | | | |
| PORTI: MERLO (FEDERLOGISTICA), SUL PNRR RISCHIAMO UBRIACATURA | | | |
| <hr/> | | | |
| PORTI: MONTI, IMPROROGABILE LA RIFORMA, LA IMPONE IL MERCATO | | | |
| <hr/> | | | |
| Torre piloti bis: processo appello inizierà il 7 marzo | | | |
| <hr/> | | | |
| Collocazione torre piloti, a marzo il via al processo d' appello | | | |
| <hr/> | | | |
| Pnrr e riforma: Bruxelles crocevia del destino dei porti italiani. Al via a Genova il Forum dello shipping | | | |
| <hr/> | | | |
| Il Forum dello Shipping a Genova, Monti e Signorini: E' urgente riformare le Autorità di sistema portuale | | | |
| <hr/> | | | |

| | | | |
|--|-------------------------------|------------------------|----|
| 14/12/2021 | ilsecoloxix.it | | 44 |
| Dal Green Deal al Pnrr: la logistica motore della ripresa: a Genova il Forum dello Shipping | | | |
| 15/12/2021 | ilsecoloxix.it | <i>Simone Gallotti</i> | 45 |
| Shipping, operatori in pressing sul ministro: 'Manca la regia del governo, ora serve una guida pragmatica' | | | |
| 15/12/2021 | ilsecoloxix.it | | 46 |
| A Genova l'ottava edizione del Forum dello Shipping: il video integrale dell'evento | | | |
| 04/01/2022 | Informare | | 47 |
| A novembre il traffico delle merci nei porti liguri di Genova e Savona-Vado è cresciuto del +6,7% | | | |
| 04/01/2022 | Informazioni Marittime | | 49 |
| La crociera inaugurale dell'Andrea Doria | | | |
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | | 55 |
| Ecco Kalypso di Rif Line | | | |
| 04/01/2022 | Port Logistic Press | <i>Ufficio stampa</i> | 56 |
| Tutti sbarcati al Porto di Genova e al Porto di Civitavecchia i passeggeri della Msc Grandiosa positivi al Covid | | | |
| 04/01/2022 | Ship Mag | <i>Redazione</i> | 57 |
| Cold ironing, Merlo: "Una regia unica nazionale per accelerare i progetti" | | | |
| 04/01/2022 | Shipping Italy | | 58 |
| "Omicron buca i protocolli, meglio non imbarcarsi": crociere in difficoltà in Usa (e in Italia) | | | |
| 04/01/2022 | Shipping Italy | | 60 |
| Giallo in porto a Genova Sampierdarena sulle banchine sacrificate al ribaltamento Fincantieri | | | |
| 30/10/2021 | The Medi Telegraph | | 62 |
| 'Dal Green Deal al Pnrr: la logistica motore della ripresa'. Torna a Genova il Forum dello Shipping | | | |
| 14/12/2021 | The Medi Telegraph | | 63 |
| Monti: "Riforma prorogabile, la impone il mercato" | | | |
| 15/12/2021 | The Medi Telegraph | | 64 |
| Riforma dei porti, primo passo verso le Authority Spa | | | |
| 15/12/2021 | The Medi Telegraph | | 66 |
| Shipping, operatori in pressing sul ministro: "Manca la regia del governo, ora serve una guida pragmatica" | | | |
| 15/12/2021 | The Medi Telegraph | | 67 |
| Il presidente della Regione Liguria: "I fondi del Recovery Plan? Investiamo in produttività" | | | |
| 15/12/2021 | The Medi Telegraph | | 69 |
| Ampliamento di Pra' verso Ponente, il gelo di Signorini | | | |
| 15/12/2021 | The Medi Telegraph | | 70 |
| Forum dello Shipping: disponibili le relazioni di Tringali, Montaresi e Falteri | | | |
| 04/01/2022 | The Medi Telegraph | | 71 |
| «Genova, depositi chimici in porto se è garantita la sicurezza» | | | |

La Spezia

| | | | |
|---|-----------------------|--|----|
| 04/01/2022 | Shipping Italy | | 72 |
| La Spezia Container Terminal ha chiuso il 2021 con oltre 1,2 Mln Teu (+17,5%) | | | |

Ravenna

| | | | |
|---|------------------------|-----------------|----|
| 04/01/2022 | Ravenna24Ore.it | <i>vorlandi</i> | 73 |
| Record storico per il porto di Ravenna: nel 2021 movimentate più di 27milioni di tonnellate | | | |

Livorno

| | | |
|---|------------------------------|----|
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | 76 |
| Canale del Marzocco, gara per dragare | | |
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | 77 |
| Per Livorno la sfera di cristallo | | |
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | 78 |
| LIBRI RICEVUTI Passato presente futuro Autorità Portuale del Tirreno Settentrionale | | |
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | 79 |
| La lima dopo la talpa | | |
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | 80 |
| Appaltate le dighe e i dragaggi | | |

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | | |
|--|--------------------------------------|----|
| 05/01/2022 | CivOnline | 81 |
| Sbarco in sicurezza per i 30 positivi | | |
| 04/01/2022 | La Provincia di Civitavecchia | 82 |
| Focolaio a bordo della Msc Grandiosa: la nave arriva questa mattina da Genova per sbarcare 30 positivi | | |
| 05/01/2022 | La Provincia di Civitavecchia | 83 |
| Sbarco in sicurezza per i 30 positivi | | |
| 04/01/2022 | Port Logistic Press | 84 |
| Tutti sbarcati al Porto di Genova e al Porto di Civitavecchia i passeggeri della Msc Grandiosa positivi al Covid | | |

Salerno

| | | |
|---|--------------------|----|
| 04/01/2022 | Il Nautilus | 85 |
| Salerno Formazione: Master di Alta Formazione Professionale in Salute e sicurezza del lavoro portuale | | |

Bari

| | | |
|---|-------------------------------|----|
| 04/01/2022 | Agenparl | 87 |
| PORTO DI BARI E PORTO DI BRINDISI- COMUNICATO STAMPA - | | |
| 04/01/2022 | Bari Today | 89 |
| Nuovo passo in avanti verso il parco del Castello: l' Autorità portuale avvia la fase della progettazione definitiva | | |
| 04/01/2022 | Il Nautilus | 91 |
| Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSP MAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti | | |
| 04/01/2022 | Informazioni Marittime | 93 |
| A Bari e Brindisi avviati due progetti per riqualificare i porti | | |

| | | | |
|--|-------------------------------|-----------|-----|
| 04/01/2022 | Informazioni Marittime | | 95 |
| Puglia, Rfi riqualifica le stazioni di Giovinazzo e San Severo | | | |
| 04/01/2022 | Messaggero Marittimo | Redazione | 96 |
| Due importanti progetti a Bari e Brindisi | | | |
| 04/01/2022 | Puglia Live | | 98 |
| Cantierizzazione di due progetti rilevanti :Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi. | | | |
| 05/01/2022 | Quotidiano di Bari | Pagina 4 | 100 |
| Parco del Castello: si va verso la cantierizzazione | | | |
| 04/01/2022 | Ship Mag | Helvetius | 101 |
| Porti di Bari e Brindisi, il 2022 inizia con lavori di riqualificazione | | | |

Brindisi

| | | | |
|---|-------------------------------|-----------------------------|-----|
| 04/01/2022 | Agenparl | Please Enter Your Name Here | 102 |
| PORTO DI BARI E PORTO DI BRINDISI- COMUNICATO STAMPA - | | | |
| 04/01/2022 | Brindisi Report | | 104 |
| Porto: "Il faro delle isole Pedagne tornerà al suo antico splendore" | | | |
| 04/01/2022 | Il Nautilus | | 105 |
| Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSP MAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti | | | |
| 04/01/2022 | Informazioni Marittime | | 107 |
| A Bari e Brindisi avviati due progetti per riqualificare i porti | | | |
| 04/01/2022 | Puglia Live | | 109 |
| Cantierizzazione di due progetti rilevanti :Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi. | | | |
| 04/01/2022 | Ship Mag | Helvetius | 111 |
| Porti di Bari e Brindisi, il 2022 inizia con lavori di riqualificazione | | | |

Taranto

| | | | |
|--|-----------------------|--|-----|
| 04/01/2022 | Shipping Italy | | 112 |
| Altre 7 navi di Cma Cgm in rotta verso il porto di Taranto | | | |

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

| | | | |
|--|------------------------------|--|-----|
| 04/01/2022 | Corriere Marittimo | | 113 |
| Maxi-sequestro di cocaina nel porto di Gioia Tauro - Agostinelli: "Elevata capacità degli scanner" | | | |
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | | 114 |
| Istituito Sportello Unico per Tirreno Meridionale e Ionio | | | |

Olbia Golfo Aranci

| | | | |
|---------------------------------|------------------|--------------|-----|
| 04/01/2022 | Port News | di Redazione | 115 |
| Porti sardi sempre più digitali | | | |

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

| | | | |
|------------|-----------------------------------|------------------------|-----|
| 04/01/2022 | Messina Oggi | <i>redstage</i> | 116 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2022 | Gazzetta del Sud Pagina 24 | | 117 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Messina Ora | <i>Redazione sport</i> | 119 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | quotidianodisicilia.it | <i>Lina Bruno</i> | 121 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Stretto Web | | 123 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | TempoStretto | <i>Redazione</i> | 125 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | TempoStretto | <i>Redazione</i> | 127 |
| <hr/> | | | |

Augusta

| | | | |
|------------|-------------------------------|------------------|-----|
| 04/01/2022 | Informazioni Marittime | | 129 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Messaggero Marittimo | <i>Redazione</i> | 130 |
| <hr/> | | | |

Palermo, Termini Imerese

| | | | |
|------------|------------------------------|--|-----|
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | | 131 |
| <hr/> | | | |

Focus

| | | | |
|------------|-------------------------------|--|-----|
| 04/01/2022 | Ansa | | 133 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Corriere Marittimo | | 134 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Informazioni Marittime | | 135 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2022 | Informazioni Marittime | | 136 |
| <hr/> | | | |

| | | |
|--|------------------------------|-----|
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | 137 |
| Portacontainer, cercasi la puntualità | | |
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | 138 |
| Grimaldi top Marebonus | | |
| 05/01/2022 | La Gazzetta Marittima | 139 |
| MSC fa shopping anche in Brasile | | |
| 04/01/2022 | TeleBorsa | 140 |
| Carnival, prevale lo scenario rialzista a Londra | | |
| 04/01/2022 | The Medi Telegraph | 141 |
| Crociere sospese in Brasile | | |

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Il cantante resta in gara
Morandi, gaffe sui social
Ha rischiato Sanremo
di **Andrea Laffranchi**
a pagina 44



Il caso Epstein
Il principe Andrea:
«Accuse infondate»
di **Paola De Carolis**
a pagina 15



Scuola, pressing delle Regioni. Impennata dei contagi: quasi 171 mila in un giorno. Salgono i ricoveri, 259 vittime

«Super pass per gli over 60»

Lavoro, obbligo vaccinale per nuove categorie. Il piano oggi al Consiglio dei ministri

I PERICOLI DA EVITARE

di **Monica Guerzoni**
e **Florenza Sarzanini**

Tra poche settimane saranno due anni dall'inizio della pandemia e l'Italia sarà sempre più vicina alla soglia choc dei 140 mila morti. Da quel febbraio del 2020 il virus è molto cambiato e siamo cambiati anche noi. I cittadini, stremati, chiedono decisioni nette e risposte chiare, capaci di spazzare via il coro di voci dissonanti e le interferenze della politica sul fronte della campagna vaccinale, delle misure di contenimento e delle cure.

La corsa della variante Omicron, che sovrappone la sua velocità di contagio alla maggiore aggressività della Delta, impone ai governi lucidità decisionale e rapidità delle scelte. Virtù che il presidente del Consiglio Mario Draghi e la sua maggioranza di unità nazionale hanno mostrato, salvo qualche inciampo, in questi primi undici mesi, tanto che il nostro Paese ha fatto scuola in Europa sulla strategia di contrasto al Sars-Cov-2.

L'elezione del presidente della Repubblica si avvicina, i partiti sono sempre più inquieti e il fermento dei gruppi parlamentari rischia di ripercuotersi su scelte decisive, che hanno un impatto forte sulla vita delle persone: la salute, la scuola, il lavoro. Oggi Draghi prova a chiudere un nuovo decreto.

continua a pagina 24

Obbligo del certificato verde rafforzato per gli over 60, la fascia anagrafica più a rischio, così da mettere gli ospedali in sicurezza. Nodo lavoro, imposizione vaccinale da estendere a nuove categorie. Ecco il piano del governo che approda oggi in Consiglio dei ministri, ma pesano i veti di Lega e parte del M5S. E salgono i contagi che superano 171 mila casi con 259 vittime. Pressing delle Regioni sul rientro a scuola: «Ora decida il Cts». Ieri hanno presentato una nuova bozza di protocollo per gestire i contagi in aula: divisione in tre fasce di età e di grado di vaccinazione.

da pagina 2 a pagina 9

ESENZIONE AL TENNISTA, È POLEMICA



Djokovic è no vax ma gioca in Australia

di **Gaia Piccardi**

Il tennista Djokovic agli Australian Open da non vaccinato. È polemica.

a pagina 6

MOLTI DIPENDENTI MALATI O SOSPESI

Ospedali in affanno: saltano gli interventi

Ampliamento immediato dei posti in terapia intensiva e riconversione dei reparti ordinari. Dai direttori sanitari degli ospedali la richiesta di avviare i protocolli d'emergenza con il trasferimento di una buona parte del personale sanitario nei reparti Covid. La prima conseguenza è il congelamento degli interventi non urgenti e delle ferie programmate. L'affanno è dovuto anche a causa di dipendenti malati perché contagiati o non immunizzati e quindi sospesi.

alle pagine 8 e 9

Landi, Lombardo, Salvatori, Savelli

California Elizabeth Holmes promise la rivoluzione digitale della medicina



Elizabeth Holmes, 37 anni, fondatrice di Theranos, la società della Silicon Valley che voleva rivoluzionare il mondo della medicina

Silicon Valley, la regina condannata per frode

di **Massimo Gaggi**

Finisce con una condanna la favola della geniale imprenditrice della Silicon Valley, fondatrice di Theranos: Elizabeth Holmes è stata ritenuta colpevole di frode e condannata. I giurati di una Corte della California hanno impiegato 50 ore prima di arrivare alla sentenza.

a pagina 16

GIANNELLI



QUIRINALE E BERLUSCONI NON ARRETRA

Tensioni tra i 5S
Appello di Conte: basta divisioni

di **Emanuele Buzzi** e **Francesco Verderami**

«Evitiamo di dare l'idea di un Movimento Cinque Stelle spaccato»: l'appello dell'ex premier Giuseppe Conte ai suoi divisi sulla strategia. Quirinale, Silvio Berlusconi non arretra.

alle pagine 11 e 12

LA SINISTRA, I DUELLI, IL COLLE

Il partito del risentimento

di **Antonio Polito**

Il Gran Maestro, il vero Obi-Wan Kenobi del Partito del Risentimento è naturalmente Massimo D'Alema. La sua ultima uscita è un piccolo capolavoro del genere.

continua a pagina 13

LA PROCURA: DELITTO IMPENSABILE

L'omicidio del bambino
Cartabia chiede chiarezza

di **Andrea Camurani**

La ministra della Giustizia Marta Cartabia ha chiesto ai suoi ispettori di fare chiarezza sull'ordinanza del giudice che ha concesso a Davide Paltoni di passare le feste con il figlio Daniele, ucciso a coltellate. La Procura: delitto impensabile.

a pagina 18



Davide Paltoni, 40 anni

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La perizia psicologica che ha esaminato le ventimila pagine di messaggi scritti e vocali prodotti dalla ginecologa Sara Pedri negli ultimi mesi della sua vita è l'autobiografia di un'umiliazione e mostra lo sgretolarsi di una personalità bersagliata dal mobbing. Sara chiede scusa ai genitori per averli delusi, cioè per non essersi mostrata all'altezza delle sue aspettative più che delle loro. «Sono una morta che cammina», dice. «Stavolta non ce la farò». A molte lettrici non sarà difficile immaginarsi in questa giovane donna di talento bisognosa di conferme, che dopo una serie ininterrotta di trionfi universitari si ritrova a muovere i primi passi in ospedale allo scoppio di una pandemia e si imbatte in un maschio dispotico e in una vice femmina non meno urti-

Chi ha ucciso Sara Pedri

cante di lui. Il primario la prende di punta, come è abituato a prendere tutti, è il suo modo per marcare il territorio. Ma Sara possiede una sensibilità speciale e ha talmente investito sul lavoro che ha finito per identificarsi con esso. Ogni lavata di capo ingiustificata e ogni cambio di turno palesemente vessatorio non producono in lei uno scatto di rabbia orgogliosa, ma una coltellata all'autostima. Nella vita reale come in quella social, gli esseri umani andrebbero sempre trattati con cura. Non tutti scelgono di indossare una corazza per proteggersi dall'aggressività e dal cinismo elevati, si fa per dire, a regola di vita. Qualcuno, più puro, preferisce ritirarsi da un gioco che non sa e non vuole giocare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ISPI
Anche nel 2022
vi accompagneremo
nel mondo che cambia

20.005
9 771120 458108
Pubb. Inter. Spec. in A.P. - DL 35/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 100 Minio





Tre giorni dopo aver lasciato l'Antitrust, Filippo Arena già lavora per le aziende private nel mirino dell'Authority: un record pur per la patria delle porte girevoli



Mercoledì 5 gennaio 2022 - Anno 14 - n° 4
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "Il tesoro della Lega"
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ELETTI IN ASSEMBLEA
Conte ai 5Stelle:
"Coinvolgo tutti"
Il Colle: no al bis



DE CAROLIS A PAG. 7

VOTO QUIRINALE DAL 24
Delegati regionali,
B. per la Calabria?
Incognita contagi

GIARELLI A PAG. 6

LA RECLUTATRICE DI FI
Polverini: "Gli ex
5S votino B. Il più
bravo è Di Maio"

SALVINI A PAG. 6

VITTORIA DEL "FATTO"
Milano-Cortina:
tasse intere pure
agli organizzatori

VENEMIALE A PAG. 12

RIVOLTA SUL WEB
Il bonus psicologi
salta, ma ci resta
il bonus rubinetti

» Virginia Della Sala
 e Patrizia De Rubertis

Non so se qualcuno abbia letto i dati degli ultimi due anni o se abbia banalmente parlato col vicino di casa... Come ci spiega Daniela Collu - su Instagram @stuzzitta - la sensazione è che il governo, tra le imprese e il benessere dei cittadini, preferisca concentrarsi sulle prime. Nella pioggia di bonus, l'esecutivo s'è scordato quello per il sostegno psicologico. E la rivolta s'è fatta social.
 A PAG. 17



VACCINI Onida: "Lo Stato paghi anche se non sono obbligatori"

Effetti avversi: rimborsi nell'Ue ma non qui, malgrado la Corte

Con la Spagna, l'Italia è l'unico Paese europeo a non riconoscere un indennizzo pubblico per i danni causati dal siero anti Covid, perché solo raccomandato. Pronti 20 ricorsi

RONCHETTI E VALENTINO A PAG. 4 - 5



Mannelli



L'IDEA CHE ACCOMUNA TUTTI: LEVARE DI UN CAPO DELLO STATO FACCIA DI UNO STATO DEL CAPO

Nuovo Cinema Paradossso

» Marco Travaglio

Come già col governo Monti, anche con quello di Draghi è bastato meno di un anno per scoprire che il problema dei governi tecnici, oltre alle maggioranze troppo ampie ed eterogenee, sono proprio i ministri tecnici. Nato sulle gambe corte della grande bugia del "fallimento della politica", il Governo dei Migliori doveva fare faville e mirabile proprio grazie al *Dream Team* dei ministri non politici, dunque competenti per scienza infusa. Che invece si sono rivelati paradossalmente i peggiori fra i Migliori. Di Cingolani e della sua transizione nuclear-petroliero-gassosa già sappiamo. Della Cartabia e della sua schifosa riforma della giustizia, pure. Di Franco e della sua disastrosa gestione della legge di Bilancio, *idem*. Di Colao e della sua transizione digitale invece poco si sa perché non lascia impronte digitali, se non sulla gara pilotata del *Cloud* di Stato. Come la ministra dell'Università che, per la cronaca e per *Chi l'ha visto?*, si chiama Messa.

Se ora ci ritroviamo 259 morti (due terzi di un anno fa, quando i vaccinati erano poche migliaia) e 170 mila contagi in un giorno (record di tutti i tempi) non è solo perché Delta è la variante più letale e Omicron la più contagiosa. Ma anche perché i tecnici Bianchi e Giovanni hanno miseramente fallito sulla scuola e sui trasporti pubblici, il tecnico Draghi non ha afferrato per il bavertino il fido Brunetta per rimandare la Pa in *smart working*, il tecnico Figliuolo annaspa tra vaccini mancanti e code chilometriche di gente in attesa di terze dosi, tapponi a prezzi di rapina e reagenti fantasma. E i veri tecnici del Cus mugugnano anonimamente sui giornali perché il governo abolisce le quarantene senza filarseli. È per occultare questa catastrofe "tecnica" che oggi Draghi, il Pd e quel che resta di Speranza (anche lui commissariato) tenteranno l'audace colpo dei soliti noti: il *Super Green pass* per lavorare, rendendo il vaccino obbligatorio senza dirlo. Funziona così. Chi vuole farsi la terza dose non ci riesce, perché le liste d'attesa sono infinite (siamo partiti a novembre anziché a giugno), mentre si obbliga a farsi la prima chi non vuole. Così i non vaccinati che si tamponano ogni due giorni e verosimilmente sono sani non lavoreranno più, mentre i vaccinati contagiati e contagiosi continueranno a lavorare col *Super Green pass*, che non s'è ancora trovato il modo di revocare ai positivi. E capita pure che venga annullato ai positivi appena diventano negativi e devono attendere lo speciale *SuperGp* per guarirli: cioè possono lavorare quando sono infetti, ma non quando non lo sono più. È la famosa transizione digitale di cui sopra. A questo punto, nelle migliori famiglie, qualcuno chiamerebbe un tecnico. Ma noi ne abbiamo già fin troppi.

COVID DATI PESSIMI. ECCO IL VERBALE DEL CTS DISATTESO DAL GOVERNO

259 morti. Ma Draghi ignora i suoi scienziati



SULLE QUARANTENE
COMITATO CONTRARIO
A LASCIAR LIBERO CHI
INCONTRA I POSITIVI:
TEST AI LAVORATORI
A CONTATTO CON
IL PUBBLICO, ANCHE
SE SONO VACCINATI,
E PIÙ SMART WORKING

MANTOVANI A PAG. 3
 CON UN COMMENTO
 DI PETER GOMEZ A PAG. 11

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Conte torni al vaffa a pag. 6
- Robecchi Gli Autosorvegliati a pag. 11
- Tescaroli On. Avv. in conflitto a pag. 11
- Disegni Djoko & Morandi esenti a pag. 19

LIZ HOLMES E NON SOLO
Truffe alla Silicon:
falsi test del sangue
e maionese vegana



IACCARINO A PAG. 15

GARSON, IL TASTIERISTA
"Bowie dipendente
dall'eroina: sapeva
di morire a 69 anni"

MANNUCCI A PAG. 18

La cattiveria
Accordo Figliuolo farmacie
sulle Ffp2. Ora si attende
il "Bonus chirurgo plastico"
per le orecchie a sventola
 WWW.FORUM.SPINOZZA.IT



UNA FOGLIATA DI LIBRI OGGI NELL'INSERTO

IL FOGGIO

UNA FOGLIATA DI LIBRI OGGI NELL'INSERTO

ANNO XXVII NUMERO 3

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 5 GENNAIO 2022 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGGIO REVIEW n. 3

Tutto gira intorno a Draghi, dal Britannia al Repubblica. Ma dove sono finiti quei Poteri Forti che facevano ballare partiti e consorterie?

La data è fissata. È molto ruota intorno al nome di Mario Draghi, sbarcato dal Britannia e imbarcato sul Repubblica. Eppure di Poteri Forti non se ne vedono più. Curioso. Anche divertente, se vogliamo divagare...

È c'erano i PF risalenti più direttamente alle famiglie mafiose e numerose a Torino, collegati con il club del Bilderberg, c'era l'ambasciata americana (quando telefonavano raramente al Foglio al centralino l'interlocutore segretissimo si annunciava solo con un: ambasciata, e il patriota Buttafuoco si stupiva: ma perché dicono solo scassiate...)

teriore editoriale e finanziario concorrente, che non era un anonimo e azionalissimo Gedi, ma il gruppo De Benedetti, con i suoi araldi e aedi capaci di comunicare ovunque, non solo a via Veneto, spunti macchiette e disegni quasi impercettibili, e un principe napoletano sornione e cosogolo, che ne faceva ciotte e crotte...

tra i PF for di professori e banchieri, alcuni influenti nel tesoro romano e nel sud, e perfino sul Census del sulfureo e saggio professor De Rita alleviava il non so che, il quid spississimo, di un potere abbastanza forte...

La variante della destra estrema

Trump annuncia di aver ricevuto il booster e i suoi fan lo fischiano. E la dimostrazione che ciò che il populismo ha seminato non sparisce con la stessa velocità con cui i populisti vengono spazzati via alle elezioni

La decisione di Donald Trump di non dividere con i propri elettori l'aver ricevuto il booster contro il Covid-19, decisione conosciuta anche da un robusto endorsement per gli stessi vaccini messo in campo da parte dell'ex presidente degli Stati Uniti, ha posto agli osservatori di mezzo mondo una domanda che a voler essere brutali potremmo sintetizzare così: in che misura la destra estrema può essere considerata un moltiplicatore dei molti problemi prodotti dalla pandemia? La risposta a questa domanda non può che partire dalla reazione avuta domenica scorsa a Dallas da alcuni sostenitori di Trump che alla notizia del booster di The Donald hanno reagito fischiano l'ex presidente degli Stati Uniti. La ragione è purtoppo molto semplice. In America, vi è una sberleffiata relativamente ampia di elettori repubblicani che fino a oggi si rifiutano di ricevere anche una sola dose di vaccino (in tutto, in America i vaccinati sono circa il 23 per cento del totale) e secondo una stima diffusa a fine novembre, dalla Kaiser Family Foundation il 40 per cento degli americani non vaccinati è di fede repubblicana (mentre il 91 per cento dei democratici è vaccinato).

2021, secondo uno studio condotto dalla National Public Radio, le persone che vivono nelle contee che hanno votato massicciamente per Donald Trump in occasione delle ultime elezioni presidenziali hanno avuto quasi tre volte più probabilità di morire di Covid-19 rispetto a quelle che vivono in aree che sono andate al presidente Biden. Risultato: i primi 22 stati con i più alti tassi di vaccinazione per adulti sono andati tutti a Joe Biden nelle elezioni presidenziali del 2020, mentre Trump ha vinto in 17 dei 18 stati con i tassi di vaccinazione per adulti più bassi degli Stati Uniti. Un quadro simile, se vogliamo, lo si registra anche in Francia, dove la destra estrema di Salvini e Meloni, ha evitato in questi mesi di opporsi ufficialmente ai vaccini, ma ha cercato modi per mettersi dalla parte di chi ha scelto di non vaccinarsi, presentandosi come campione delle libertà individuali e indossando la casacca più dei Free vax che dei Si vax (cosa che invece non ha fatto per esempio Viktor Orbán). Nei Paesi Bassi, tanto per allargare la nostra ricognizione, il Forum for Democracy di Thierry Baudet, passato da due a otto seggi parlamentari dopo le elezioni di marzo, ha battuto in questi mesi con successo il tamburo dello scetticismo sui vaccini. È domenica scorsa, in seguito alle proteste contro la fermata delle scuole per fermare la pandemia, quando è arrivata la notizia che ad Amsterdam 30 persone sono state arrestate e sei rimaste ferite al termine di una mobilitazione promossa contro le regole introdotte per governare il Covid, si è scoperto che tra le sigle scese in piazza vi era ancora il Forum voor Democratie, che incidentalmente fa parte dell'FvD, il partito conservatore europeo guidato da Giorgio Meloni. (segue a pagina quattro)



Trump giù la maschera

Fonti dicono che domani The Donald legitimerà l'attacco al Congresso di un anno fa

Roma. Domani l'ex presidente americano Donald Trump terrà una conferenza stampa in occasione dell'anniversario del 6 gennaio, quando una folla di suoi sostenitori attaccò il Congresso per bloccare il processo che certificava la vittoria elettorale di Joe Biden e anche per fare la caccia al vicepresidente Mike Pence, che per quattro anni era stato al fianco di Trump ma quel giorno era considerato "un traditore". Dal suo resort di Mar-a-Lago in Florida Trump sosterrà, secondo il sito di notizie Axios che di solito è bene informata, che l'irruzione al Campidoglio di quel giorno fu la reazione legittima al furto delle elezioni da parte del demócrato il 3 novembre 2020. La rivolta al Campidoglio non fu violenta, dirà Trump domani, e comunque sempre secondo lui la folla di quel giorno era intrinsecamente "anfida" - il termine che negli Stati Uniti è associato alla guerriglia urbana in stile black bloc e - dall'Fbi. Si tratta di una svolta definitiva. Trump durante quest'anno ha prima detto di non aver mai chiesto una dichiarazione sui fatti del 6 gennaio, ma prima d'ora non aveva mai legittimato in modo esplicito l'attacco al Congresso.

Si sta compiendo una grande trasformazione: dai 6 gennaio del 2020, l'organizzazione del giro di soli dodici mesi dall'essere un capitolo molto imbarazzante per il Partito repubblicano all'essere un momento fondativo dell'epica trionfale e della fazione maga dallo slogan di Trump: Make America Great Again) che domina il partito. La conferenza stampa dell'ex presidente, che potrebbe essere di nuovo nel 2024, è pensata per fare contrapropaganda agli eventi organizzati dai democratici, che vogliono ricordare il 6 gennaio come il giorno di una pericolosa crisi interna per gli Stati Uniti.

(Riporti segue a pagina quattro)

Un ragionevole Cuomo

Non ci si provate, non ci azzerardemo nemmeno a dire che Andrew Cuomo non è il porco dalle lunghe zampe e dalle labbra presine che undici donne, nelle 165 pagine dell'inchiesta del procuratore generale di New York Letitia James, avevano dipinto e inchiodato al muro. Del resto lui stesso si era pentito (invano) della sua "gestualità italiana" e si era dimesso, il porco, precipitando da potente governatore di New York nell'inferno dei maschi bianchi da bastonare. Però ieri è successa una cosa, dopo che già altri processi erano nati per lo stesso motivo. Il procuratore della contea di Albany ha deciso che lascerà cadere un'accusa penale contro di lui per aver "toccato con la forza una collaboratrice". Motivato: la denunciante è stata molto credibile, ma l'ufficio del procuratore distrettuale è l'unico che ha l'onore di provare gli elementi di un crimine oltre ogni ragionevole dubbio. Perché un conto è accusare Letitia James di essere "un erede di queste donne", un conto è provare. E niente, porco latino era e porco rimarrà, ma dopo anni di ordalie è riapparso in un tribunale il semplice concetto che il sospetto non è la prova di un crimine, ma l'anticamera di una verità da provare, o no. (Marzio Crippa)

Djokovic l'esentato

Nole, sempre ambiguo sul vaccino, andrà agli Australian Open grazie a una più che dubbia deroga

Roma. "Ho trascorso tempo meraviglioso con i miei durante le feste e oggi parlo per l'Australia con un'esenzione, fatti avanti 2022!", ha scritto Novak Djokovic su Instagram prima di partire alla volta di Melbourne, dove gareggerà agli Australian Open ormai imminente. Un secondo dopo il post, si è scatenata come prevedibile la bufera. Tanti gli indignati per il (presunto) vergognoso favoritismo - Djokovic è quello che ha invocato la libertà di scegliere "cosa vuoi mettere nel tuo corpo" - sviscolando ogni qual volta gli si domandava se si fosse o meno vaccinato. Così, mentre si avvicina l'appuntamento australiano (senza Federer e con un Nadal ammassato dal Covid e dal post infornuto), tutta l'attenzione era sul campione serbo: ci sarà o no? L'organizzazione locale era terrorizzata, gli investimenti fatti sarebbero sfumati se il parterre del primo grande torneo dell'anno fosse stato a Wuhan invece che a Melbourne. Però le regole sono regole, soprattutto nella Melbourne uscita a ottobre da 200 giorni di lockdown, "il più lungo al mondo". Norme severe e non da meno, ma i cittadini stanchi ma abituati e più o meno rispettosi dei divieti. E ora arriva Nole, l'esentato. Che fa sapere di avere l'esenzione ma non spiega da cosa sia motivata. Il protocollo elenca i casi per cui si possa partecipare agli Open senza vaccino, allergie, reazioni particolari dopo la prima dose anti Covid, ma non c'è nulla di simile a una sindrome medica acuta, malattia cardiaca infiammatoria. Se non si rientra in queste categorie, è necessaria l'immunizzazione. Se è stata fatta l'immunizzazione e la firma deve essere stata un medico, Djokovic deve avere qualcosa che non va. Ma cosa? Lui non lo dice, mantenendo la sua ambiguità. Il protocollo comunicativo seguito in due anni di pandemia. Roberto Burioni ha subito sfogato su Twitter la sua rabbia: "gli UNICI motivi validi per un'esenzione medica dal vaccino sono una gravissima anafilassi in occasione della prima dose o una grave allergia a uno dei componenti del vaccino: l'esenzione concessa a Djokovic non è dunque minimamente credibile. Vergogna". Insomma, non è il tempo per la prudenza, l'is business as usual, si dirà, e la sensazione è che davvero sia così. Al di là dell'indignazione sociale che si porta sempre bene, il salvacredito ad hoc rischia però di avere effetti pesanti sulla credibilità delle autorità che hanno passato mesi a incalzare nelle menti dei comuni mortali la necessità di disinfettarsi e mascherarsi, di obbedire al coprifuoco e di fare la conta dei congiunti da invitare al pranzo di Natale. Dare l'idea che un pur prestigioso torneo di tennis può sfuggire alle regole di comportamento pandemico è pericoloso. Al punto che qualcuno, sfinito e magari più vaccinato, potrebbe sentirsi in diritto di fare come Nole l'esentato.

Andrea's Version

Ardua scelta. Ma se il professor Massimo Casciarri (senza il suo logo) si pone un quesito filosofico e metafisico: le tribune degli Australian Open, mentre Novak Djokovic si spara un paio di match-ball all'Università Vita-Salute nel cimitero, ma raccomanda alla salute, del San Raffaele di Milano?

(Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30)

CONTE E L'AUTOGESTIONE M5S

I grillini sul Colle hanno tre linee: una donna, Draghi, Mattarella bis. Taverna perde la pazienza. Di Maio non si trova. E l'ex premier bolla le uscite dei senatori a preacquisto

Roma. "Ahò, ma mica stamo in autogestione". La cosa più saggia alla fine la dice - anzi la scrive in chat - Paola Taverna, vicepresidente vicaria di SIMONE CANETTERI della M5s e del Senato, cresciuta nella periferia romana del Quirinale, ma ormai quasi un busto di Palazzo Madama, con ornamentale borsa di Louis Vuitton. In ventiquattrore il M5s è riuscito a dire tre cose e si è contraddetto quattro volte. Prima ha ripetuto - intervista al Piccolo di Stefano Patuanelli - "Draghi resti a Chigi, una donna al Quirinale", poi ha smentito - intervista di Stefano Patuanelli al Corriere - con un importante "Nessuna preclusione a Draghi al Quirinale" e infine il capovolo che fa frattare il capo a chi legge: "Stamo per il Mattarella bis". Un'indicazione uscita - fra un'intervista e l'altra del ministro e dopo delegazione grillino - dall'assemblea dei senatori. La cui primogenitura è stata di Danilo Toninelli, subito smentita da Letta e da un'altra trentina di colleghi. "Bella idea, Danilo: sì, bis, bis", è stato il coro di questa riunione via Zoom - altro che i sceneggiatori di Boris - dove è venuta fuori la stessa idea che Giuseppe Conte dovrà essere affiancato nelle trattative per il Quirinale. Il Pd in queste ore si fa una serie di domande che il capo politico? E sono prattutto: qual è la linea? E ancora: Conte controlla le truppe? Vista da fuori la prima forza del Parlamento - 235 eletti - sembra nel caos. Avanti e indietro. Loro sono così, si sa, ma voi vi fidate? Sguardi a terra. Imbarazzo. Al Nazareno sono abbastanza disperati. Il ritorno di Massimo D'Alema nel Pd, in confronto alle aerobolte degli alleati grillini, è un argomento da caffè letterario di Trieste. "Qui il problema è strutturale", raccontano dai Pd, stanchi di infilare sul compagno di viaggio così schizofrenico, Enrico Letta dalla sua casa di Pisa in queste ore ha assistito ai numeri circolanti del M5s sul Quirinale. Poi si è pulito gli occhiali appannati dall'ansia e si è convinto, ancora una volta e sempre di più, che serve un accordo più ampio possibile sul Quirinale. Non tanto per una questione di grammatica istituzionale, ma proprio per motivi di sintassi. Il M5s di Giuseppe Conte è quel partito che inizia la frase in un modo, salvo terminarla in un altro incomprensibile. Abbondano i soggetti, vivono subordinate. Il seggio di Roma 1 donato dai dem e rifiutato all'ultimo minuto dall'Avvocato del popolo ritornato in queste ore come oscuro nipote di mecenatiche divine che finiscono in un rapimento mistico e sensuale. Nonsense. Dai corridoi del Colle liquidano l'uscita dei senatori M5S in queste ore come oscuro nipote di mecenatiche divine che finiscono in un rapimento mistico e sensuale. Nonsense. (Canettersi segue nell'inserto I)

Salvini, il leader che non c'era

Può guidare la corsa al Quirinale, ma fa solo tweet sulle bollette

Tutti parlano di Quirinale, o almeno ci provano. E allora Enrico Letta riunisce il Pd il 13 gennaio, mentre Silvio Berlusconi fa shopping nei ranghi di SALVATORE MERLO del M5S ("ho cinquanta voti di loro") e Giorgio Meloni si guarda intorno preoccupato da un gioco che a destra si chiama "tira e molla" e a sinistra si chiama "fanno tentativi, dentro e fuori dal Parlamento, pur nel disordine assoluto d'inizio anno, pur nel caos sgrammaticato della Seconda mborbona Repubblica. Praticamente tutti provano a darsi da fare, con quello che hanno, come possono, tanto più si avvicina il 24 gennaio, data della prima convocazione del Parlamento in seduta comune. Tutti, dunque, tranne lui: Matteo Salvini. Spesso tra effusioni appassionate (nella nuvola social) e una stanchezza ottusa (nella realtà politica). Padrone del più cosmico pacchetto di voti presidenzialista, incaricato da un destino incongruo d'essere regista e motore dell'elezione del capo dello stato, tra l'invocazione lamentosa d'un "tavolo per il Quirinale" e la pubblicazione di decine di fotografie di lui su Instagram sui presunti vandalismi durante le feste, il leader del centrodestra non ha stabilito una parvenza di rapporto civile con Letta, quasi non parlerebbe la stessa lingua. D'altra parte lui non parla nemmeno con Renzi e diffida di Meloni. Se alza il telefono, chiama tutti, pure Frattoni, e poi lo comunica alle agenzie: sempre confondendo rappresentanza e rappresentazione. In compenso, l'uomo che potrebbe dare le carte nel poker presidenziale si occupa ogni giorno (e ovviamente soltanto sui social) del caro bollette e dell'aumento dei prezzi dell'energia. Ogni giorno una sparata vaga su Twitter (come se non stesse al governo), una richiesta esplosiva nell'aria di Facebook, nuvole gassose che non stupiscono nessuno, perché - si sa - il talento di Salvini è nella propaganda. Eppure queste forme di svagata inconcludenza impensieriscono quei pochi che intorno al segretario leghista non sono persuasi dell'impoliticità della politica, ovvero pensano che quel che conta alla fine siano i fatti e l'esercizio del potere. Non i selfie. E allora "Matteo, il leader che non c'era", dice il leader Salvini subire l'iniziativa di Berlusconi e non sa liberarsene. Dicono non sia convinto della candidatura del Cavaliere: quali effetti avrebbe sullo spread e sui mercati? E poi, il Cavaliere è Berlusconi? Ma questo ex camica verdone è ex consigliere comunale di Milano chiamato dallo spirito del tempo a esercitare un ruolo decisivo per gli assetti istituzionali d'Italia non trova in se stesso la forza, la fantasia e nemmeno quel genere di risorse intellettuali e personali che caratterizzano un capo politico e gli consentono di fare il suo mestiere. Il coraggio, l'istinto, il rispetto, e non l'amicizia almeno la fiducia. Nessuno si fida di lui, e lui non si fida di nessuno. Non della Meloni, che invece potrebbe essere utilizzata come mediatore visto che è riconosciuta a sinistra, né degli avversari con i quali Salvini non ha confidenza perché si è sempre disinteressato di tutte quelle cose che in politica fi chiedono: preparazione, tempo e fatica, si è isolato persino dai leghisti più esperti nelle questioni di Palazzo, ha rotto con Giancarlo Giorgetti, è circondato da un piccolo club di garantiti (da lui) che lo associano sempre, si scopre sprovvisto di rapporti ed esperienze che in queste ore gli sarebbero utili. Non sa come arginare Berlusconi, come sgombrare il campo e conquistare lo spazio per un'iniziativa. Potrebbe determinare l'elezione del capo dello stato. Ma niente. E il guaio, raccontano, è che lui nemmeno se ne rende conto. Trittiva sulle bollette. Fino all'azzardo paradossale di sperare nella vittoria di Letta e Berardo dal Cavaliere. In pratica scommette sul riflesso condizionato del popolo viola e dei girotondi. E Die Dio lo aiuti.

Un antivirus di almeno otto mesi

La memoria T indotta dai vaccini resiste anche con Omicron

Un vaccino contro un virus stimola tanto la produzione di anticorpi che la differenziazione dei giusti linfociti T; gli anticorpi impediscono l'azione del virus, rendendolo inattivo, mentre le cellule T da una parte coordinano in maniera appropriata il resto del sistema immunitario (sia i linfociti B, che producono anticorpi, sia altre cellule come per esempio i macrofagi), agendo come una sorta di "direttore d'orchestra" della reazione immunitaria, e dall'altra attaccano le cellule infette e le distruggono, impedendo a quelle stesse cellule di funzionare da "fabbrica di virus". Ora, nel caso di tutti i vaccini contro il coronavirus noi sappiamo già che gli anticorpi calano rapidamente, così che non vi è più im-

munità "sterilizzante" e il virus riesce a infettarci. Tuttavia, la risposta mediata dalle cellule T era stata già dimostrata in seguito alla vaccinazione, ed era stato anche dimostrato che la severità della malattia Covid-19 indotta dal virus era inversamente proporzionale a questo tipo di reazione immunitaria, tanto più efficace quanto più specifica. L'estate scorsa, inoltre, abbiamo saputo che la risposta cellulare di tipo T dura a lungo, vale a dire che sviluppa una memoria immunitaria di tipo T che arrivava almeno a dieci mesi, il che faceva ben sperare sul fatto che almeno la protezione clinica conferita dai vaccini, come abbiamo appena detto legata anche alla risposta di tipo T, potesse durare per un tempo non brevissimo. (Bianchi segue a pagina quattro)





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 5 GENNAIO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 3 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

EMERGENZA CONTINUA

Record di contagi e morti Ora servono nuove regole

Omicron corre: quasi 171mila positivi in più e 259 vittime. Per non bloccare il Paese sono necessari l'obbligo vaccinale e norme più chiare

di **Augusto Minzolini**

I numeri di Omicron, da quanto appare, ci insegnano che la filosofia del virus, se di filosofia si può parlare, è mutata: se fino alla variante Delta avevamo un covid meno contagioso e portatore potenzialmente di conseguenze sul piano medico più gravi, l'ultima metamorfosi del mostro si diffonde molto più velocemente (ieri è stato superato di nuovo il record dei contagi in un giorno, siamo arrivati quasi a 171mila) ma, specie per i vaccinati, determina in proporzione meno terapie intensive e meno decessi. Anche se poi con numeri così elevati e con la penetrazione del virus nelle aree No-Vax gli ospedali possono andare in tensione: ieri ci sono stati 259 morti, siamo tornati ai livelli del 12 maggio. Già ora, se si usa un'equazione matematica corredata dall'esperienza di queste settimane, si può immaginare che il numero dei positivi nel Paese arrivi a superare i due milioni, di molto. Allora chi ci governa dovrebbe porsi un interrogativo: si può affrontare quest'ultima versione del Covid con la stessa strategia che abbiamo adottato negli ultimi due anni? Il pragmatismo a cui si ispira il governo, almeno in teoria, non richiederebbe un aggiornamento delle regole, dei meccanismi di prevenzione e di contenimento?

Sono interrogativi legittimi che si dovrebbe porre innanzitutto Mario Draghi. Per entrare nel concreto basta un esempio: se si mantiene l'attuale normativa che prevede tamponi a iosa per garantirsi il Green pass, si rischia di avere lunghe, per non dire sterminate code davanti alle farmacie e ai laboratori di analisi. Questo nelle regioni più fortunate, in quelle meno attrezzate o dove la diffusione di Omicron è stata addirittura esponenziale (vedi la Lombardia) farsi un tampone significa già oggi cimentarsi in una caccia al tesoro. Risultato: con una platea così larga di possibili contagiati o si creano le condizioni sul piano dell'organizzazione per affrontare una domanda di tamponi che si moltiplica di giorno in giorno; o si ferma il Paese nelle scuole, sui luoghi di lavoro o nei trasporti; o le regole sono scritte sulla carta ma non vengono rispettate (i Green pass spesso non vengono sospesi a chi risulta positivo o, più facilmente, la comunicazione avviene con tempi talmente lunghi che la sospensione arriva quando l'interessato è tornato negativo). Cioè la gente si comporta come vuole, visto che con questi numeri il controllo diventa quasi impossibile. Oppure ultima alternativa, la più sensata, si crea una normativa adatta alla nuova variante, per non creare la condizione paradossale per cui abbiamo regole ferree ma solo sulla carta. Un rigore senza rigore.

Ecco perché varrebbe la pena di aggiornare la nostra strategia sul Covid. Continuando a non vedere la realtà si rischia di disorientare non poco l'opinione pubblica. Non si tratta, quindi, di una guerra tra rigoristi e non rigoristi, tra pro-vax e negazionisti. Tutt'altro, semmai, c'è l'esigenza, appunto, di essere pragmatici. Tant'è che per alcuni versi, in questa marea montante di contagi, più che differenziare la platea in tamponati «negativi» con il super green pass, «positivi» sani con due dosi o tre senza super green pass, segregati e non vaccinati malati (e chi più ne ha, più ne metta), sarebbe molto più semplice introdurre l'obbligo vaccinale marcando una linea chiara di confine, che non abbia cento fattispecie, tra vaccinati da una parte e senza vaccino dall'altra. Anche perché l'unica area a rischio, a questo punto, è quella dei No-Vax (sette pazienti su dieci nelle terapie intensive fanno parte di questa categoria e per i decessi la proporzione aumenta ancora di più). In fondo sarebbe un «bianco e nero» più chiaro, per la gente più comprensibile e, proprio per questo, più accettabile.

servizi da pagina 6 a pagina 9

ANCHE LO SPORT NELLA BUFERA

Djokovic furbetto No Vax E il virus fa tremare la Serie A

Domenico Latagliata e Marco Lombardo

alle pagine 26 e 27



NUMERO 1 Per Novak Djokovic esenzione dal vaccino

LA CORSA PER IL QUIRINALE

Caos tra dem e grillini: fuoco aperto contro Draghi

Francesco Boezi e Domenico Di Sanzo

Il presidente della Camera Fico convoca il Parlamento in seduta comune per il 24 gennaio. Si mette così in moto ufficialmente la macchina per l'elezione del presidente della Repubblica. Ma per Draghi le trappole sono molte.

con Greco e Scafi da pagina 2 a pagina 5

ANDREA MANDELLI

«Così il virus cambierà i riti»

Fabrizio de Feo

a pagina 4

LE ANALISI

Se i più faziosi riscrivono la storia

di Francesco Maria Del Vigo

In prossimità dell'elezione del Colle avvengono eventi magici, quasi misterici. Il più evidente è «la riscrittura della storia», ovviamente indossando gli occhiali della faziosità e dello strabismo politico.

La squadra nazionale specializzata in questo sport di illusionismo alberga storicamente (...)

segue a pagina 2

A chi fa comodo una partita lunga

di Paolo Armaroli

Da gran tempo avevamo una data certa e una incerta. La data certa sta scritta al secondo comma dell'articolo 85 della Costituzione, che recita: «Trenta giorni prima che scada il termine, il Presidente della Camera dei deputati convoca in seduta comune il Parlamento e i delegati (...)

segue a pagina 3

SOLO DOPO IL CASO BURZI

Bruti Liberati scopre i guai delle Procure

Fazzo a pagina 12

NEL GIORNO DEI 90 ANNI DALLA NASCITA

Nelle lezioni del maestro Eco filosofia fa rima con libertà

Daniele Abbiati

Il micro-bestseller di Umberto Eco dal titolo *Filosofia in libertà*, prima di questa targata La nave di Teseo (in libreria da venerdì), vantava ben quattro micro-edizioni. Ed è bene che torni oggi per raccontare i filosofi, dai presocratici a Vico e Kant, rigorosamente in rima.

a pagina 21

LA MOSTRA A GENOVA SUL GENIO DI PRATT

Come nasce un eroe di carta: i due «papà» di Corto Maltese

Andrea Brusoni

Corto Maltese, il celebre personaggio nato dalla fantasia di Hugo Pratt, compirà - editorialmente parlando - 55 anni il prossimo luglio. E al Palazzo Ducale di Genova è in corso fino al 20 marzo la splendida mostra *Hugo Pratt. Da Genova ai Mari del Sud*.

a pagina 23

VIVNC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

CON VITAMINA C PER LO SPORT

Atta prima avvisaglia dell'infiammazione, puoi provare VIVNC, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

È un integratore alimentare a base di Vitamina C. Autenticazione da 1/11/2022.

IN ITALIA FATE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 5 gennaio 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



OGGI

Sandro Neri



Senza tracciare scenari apocalittici, l'andamento dei contagi sta creando più di un

problema e tenendo di conseguenza in apprensione molte famiglie alle prese con tamponi e isolamenti cautelativi. I vaccini hanno fatto da barriera, ma Omicron ha dimostrato una preoccupante capacità di diffusione in Lombardia che anche per questa quarta

incursione virale risulta prima. Legittimo chiedersi il perché a fronte di un'ondata che ancora non pare aver perso la sua forza. Abbiamo postato il quesito sui social del «Giorno». A pagina 2 le risposte e i commenti.

Segui il dibattito a pag. 2



Quanto ci costano queste quarantene

Tamponi, mascherine, stop forzati: salasso per le famiglie. Il sottosegretario Costa: non è la pandemia di due anni fa, rivediamo le regole. Oggi il Consiglio dei ministri decide sul Super Green pass per i lavoratori. Scuole, sconto sulla ripartenza e l'obbligo della Dad Servizi da p. 3 a p. 5

Stretti tra regole assurde e virus
Siamo scivolati in un lockdown non dichiarato

Davide Nitrosi

Lockdown. I primi a evocarlo, alcuni giorni fa, sono stati i ricercatori della Fondazione Gimbe, l'osservatorio indipendente della sanità che tiene marcata la pandemia, raccoglie e legge i dati cercando di interpretarli. «Con l'enorme numero di casi (+80,7%), si rischia un lockdown di fatto, indipendentemente dalle nuove regole». L'affermazione è corretta, ma fino ad un certo punto. Non sarà solo il numero dei contagiati a mettere in ginocchio il Paese, a costringere in casa milioni di persone. Il lockdown di fatto, come vediamo ogni giorno, sarà l'effetto di una doppia crisi: quella sanitaria e quella burocratica. Da una parte l'esplosione dei positivi, dall'altra la giungla delle regole.

Continua a pagina 2

BUFERA DJOKOVIC: NON SI VACCINA MA È AMMESSO ALL'AUSTRALIAN OPEN
DECINE DI CALCIATORI CONTAGIATI, A RISCHIO LA RIPRESA DELLA SERIE A



Il tennista serbo Novak Djokovic, 34 anni, numero uno al mondo

Servizi nel QS

DALLE CITTÀ

L'orrore di Varese

Padre killer
Ora è scontro tra i pm e il giudice

Moroni a pagina 9

Sulle tratte lombarde

Effetto Omicron
soppressi 300 treni al giorno

Anastasio in Lombardia

Milano

«Riaprite subito il post scuola»
Raccolte 1.200 firme

Vazzana nelle Cronache



In vendita il primo volantino del sequestro

All'asta l'orrore delle Br
«Abbiamo rapito Moro»

Canè a pagina 7



Sui social il brano del Festival: graziato dalla Rai

Morandi, gaffe d'autore
Ed è già clima Sanremo

Di Clemente a pagina 12

CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE

VIVINC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020

A. MENARINI



Domani l'ExtraTerrestre

E-COMMERCE È bello avere gli acquisti fatti on line direttamente a domicilio. Ma quanto inquina il traffico per la consegna dei pacchi? Tantissimo



Culture

DANTE In quanti modi si può leggere e commentare la «Commedia»? E l'«Inferno» diventa un thriller

Lelio La Porta, Itala Vivian pagina 10



Visioni

MUSICA Da Dylan a Bowie: la compravendita delle royalties è il nuovo business dell'industria

Francesco Brusco pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

MERCOLEDÌ 5 GENNAIO 2022 - ANNO LII - N° 3

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

TASSONOMIA VERDE, SCONTRO A BRUXELLES. ITALIA, AMBIENTALISTI: CINGOLANI ESCA DAL FOSSILE

Nucleare, Berlino si arrende a Parigi

■ Clamoroso dietro-front della Germania sul nucleare: al Consiglio europeo di fine mese il governo Scholz immagina di astenersi sul voto che classificherebbe l'energia atomica come fonte sostenibile nella tassonomia Ue. E Berlino innesta la retromarcia anche sul ricorso al regolamento europeo: per motivi tecnici non ci sarà l'azione legale ipotiz-

zata nei giorni scorsi. Protestano gli attivisti del Fridays For Future ringraziando ironicamente i tre leader della coalizione Semaforo per il loro «saluto di Capodanno». Dalla cancelleria fanno invece sapere che la bozza Ue è ancora in fase di valutazione e «nulla è deciso» ma anche che sarà quasi impossibile far cambiare idea a Bruxelles. Scontro den-

tro l'Spd: la responsabile energia del partito contro Sholz. Mentre i Verdi tedeschi all'Euro-parlamento sottolineano come restino ancora sei mesi prima della fine delle trattative. La capo delegazione 5 Stelle: «Maggioranza Ursula a rischio per un abbaglio clamoroso». L'Italia pesce in barile **CANETTA, MARTINELLI, SALVI, SANTORO ALLE PAGINE 4,5**

Euronuke Il funerale del New Green Deal

FEDERICO MARIA BUTERA

«Missione compiuta», seguito dall'«Inferno» che brindano. È questo, si può immaginare, il messaggio scambiato tra i vertici di Shell, Total ed Eni, nonché tra i capi delle aziende della filiera nucleare. — segue a pagina 15 —

L'uscita dall'Istituto Volta di Milano foto di Gian Mattia D'Alberto - LaPresse



Omicron porta i contagi a oltre 170mila e i morti a 259 ma sulla scuola il governo tira dritto: in presenza dal 10 gennaio, sì alle regioni sulla quarantena. E dopo la riunione con il ministro Bianchi, i sindacati attaccano: Palazzo Chigi non ha alcuna strategia contro l'espandersi dei positivi. Oggi terzo tentativo per il super green pass al lavoro pagine 2, 3

all'interno

Un anno dopo La marcia di Trump su Capitol Hill non è ancora finita

L'anno che ha cambiato tutto è iniziato nella notte del 5 gennaio, con Donald Trump alla Casa Bianca e la sua guardia pretoriana riunita in una suite del vicino Hotel Willard...

ROBERTO ZANINI
PAGINA 8



L'intervista Cas Mudde: «Sostegno da destra alla violenza»

Nell'analisi di uno dei più noti studiosi internazionali, l'eredità politica dell'assalto di un anno fa che ha visto convergere estremisti e conservatori. Da allora stabili alleati.

GUIDO CALDIRON
PAGINA 9

Facebook Papers Fake news e violenza: l'esercito online di «Stop the Steal»

Appelli alla guerra civile, all'istituzione della legge marziale, capi per i traditori. Un nuovo capitolo dei Facebook Papers indaga i post pubblicati fra le elezioni e il 6 gennaio.

GIOVANNA BRANCA
PAGINA 9

Lele Corvi



Sinistra

Nati per arare il campo non per fare l'orto

ARTURO SCOTTO

Un brindisi è un brindisi. Non è un congresso né un'assemblea. Ma come in ogni famiglia le feste sono un momento di bilanci, di verità scomode, di affetti ritrovati. Da poco il cinema italiano ha riproposto la saga del teatro sperimentale napoletano. — segue a pagina 14 —

QUIRINALE Berlusconi medita il passo indietro



■ Berlusconi medita il passo indietro nella corsa al Quirinale. Il veto del Pd lo ha irritato: contava che Gianni Letta potesse ammorbidire il nipote Enrico. E le previste assenze per Covid rendono impossibile un blitz del solo centrodestra più Renzi. Verso una sfida Draghi-Amato. **COLOMBO A PAGINA 6**

all'interno

Ex Ilva I fondi per la bonifica dirottati all'acciaio: è rivolta

M. FR. PAGINA 4

Art.1 La rivolta dei militanti: «No al ritorno nel Pd»

ANDREA CARUGATI PAGINA 6

Cina Diritti delle donne, Pechino modifica le leggi

ALESSANDRA COLARIZI PAGINA 16

ISRAELE/PALESTINA Abu Hawash vince: libero a febbraio



■ Hisham Abu Hawash sarà liberato a febbraio: Israele ha accettato di rilasciare il prigioniero politico palestinese in detenzione amministrativa, in sciopero della fame da 141 giorni. Ma la sua vita è ancora a rischio: la sua salute è irrimediabilmente compromessa. **GIORGIO A PAGINA 7**

Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Imp/CRM/232103
201105
9 7710225 215100



Il centenario Le «Lettere» di Pasolini da Totò a Eduardo tutto l'amore per Napoli Ugo Cundari a pag. 13



Il film Fiennes e la storia della Grande Guerra in versione punk Titta Fiore a pag. 14



Dibattiti & Idee

Prezzi alti a lungo? I MONOPOLI CHE FANNO CORRERE L'INFLAZIONE

Pietro Spirito

Dagli anni Ottanta del secolo passato alla pandemia l'inflazione è stata chiusa in una cassaforte con doppia mandata. La prima chiave di combinazione è stata determinata dalla politica monetaria restrittiva, prima imposta in Europa dalla Bundesbank, e poi sancita dai parametri di Maastricht. Gli alti tassi di interesse, che hanno rapidamente imbrigliato l'inflazione galoppante degli anni Settanta, hanno determinato due effetti.

Continua a pag. 35

Il fenomeno ARGINARE LA FUGA DI MASSA DAL LAVORO

Americo Cicchetti

Nelle ultime settimane anche in Italia si sta parlando di un fenomeno ormai conosciuto come "The Great Resignation", la Grande Dimissione. A coniare questa espressione è stato un professore della Texas A&M University di Houston, Anthony Klotz. Nell'aprile 2021, analizzando i dati del Bureau of Labor Statistics (USA), Klotz ha osservato il record di persone che hanno lasciato il lavoro in un solo mese negli Stati Uniti per dimissioni volontarie.

Continua a pag. 35

SuperPass obbligatorio si comincia dagli over 60

► Omicron dilaga: il certificato sarà necessario per tutto, anche per uscire di casa. La frenata sulla card per lavorare: problemi di attuazione. Lo sconto sulla Dad

L'Asl sta valutando: a rischio la Juve

Servizi alle pagg. 2, 3, 4 e 5



Anche Spalletti positivo il calcio ritorna nel caos

Pino Taormina a pag. 16

Il boom dei contagi Campania, a scuola pochi prof e bidelli riaperture in bilico

Mariagiovanna Capone

Preoccupa la situazione della scuola in Campania per l'alto tasso di contagio tra professori e bidelli.

A pag. 2

Regole e privilegi Djokovic e Morandi quando l'eccezione diventa la regola

Antonio Pascale

Eh, non ci sono più i provvedimenti di una volta, tanto che possiamo dire che trattasi di regolare eccezione.

Continua a pag. 34

I bandi Istruzione Pnrr e asili quei parametri che penalizzano ancora il Sud



Marco Esposito

Il bando Pnrr di dicembre per gli asili doveva correggere le iniquità del primo. E, invece, ne presenta di nuove: per contare i bambini cui garantire i nidi non si guarda ai bimbi nati, ma a quelli stimati per il 2035 in base a un report Istat che prevede forte emigrazione dal Sud. Proprio quella che Pnrr e nidi dovrebbero scongiurare.

A pagina 9

Conte non controlla i 5Stelle la mina nella corsa al Colle

► Il primo scrutinio sul Quirinale fissato per il 24 gennaio Pd preoccupato: trattiamo con Di Maio. Letta sente Salvini

Ajello, Conti e Petrucci alle pagg. 6 e 7

L'allarme degli esperti

«Se grandi elettori infetti problemi costituzionali»

«Se il Covid dovesse abbattersi in maniera pesante sui 1009 elettori del nuovo Presidente della Repubblica, ci sarebbe un grave vulnus costituzionale». Lo spiega Alfonso Celotto.

Picone a pag. 6

Il caro energia

Bollette, arrivano le rate il 50% si paga in 10 mesi

Arrivano le rate per far fronte al caro-bollette di luce e gas. Via al meccanismo del governo per spalmare, in dieci mesi, il pagamento delle fatture del periodo gennaio-aprile.

Orsini a pag. 8

Il blitz a Roma, il brindisi con la famiglia Insigne, intesa con il Toronto ora è meglio che parta subito

Marco Ciriello

Ora che sappiamo che Lorenzo Insigne ha deciso, che ha scelto la terra dell'hockey per liberarsi dall'abbraccio ossessivo-mammesco di Napoli, che è uscito dalla modalità di stampo religioso - quella dell'appartenenza - che tra ridimensionamento economico e ridimensionamento calcistico ha scelto il secondo, deve accelerare, e andarsene subito. Un ultimo atto di generosità. Basta tutto, immediatamente. Che senso hanno questi altri sei mesi?

Continua a pag. 34

De Luca e Taormina a pag. 15



Advertisement for VIVINC Vitamin C supplement, featuring a woman holding a box and text about flu symptoms and immunity.



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144-N° 4
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2001 con L.452/2001 art.1,7 ED. RM

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

Mercoledì 5 Gennaio 2022 • S. Amelia

311 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **600.081**

Dosi somministrate in totale: **111.836.176***

Rispetto al giorno precedente: **+85,32%**

Rispetto alla settimana precedente: **+0,97%**

Partenopei decimati
Il Covid assedia la A a rischio Juve-Napoli Arsenal, si al prestito: Maitland-Niles alla Roma

Nello Sport



Festival di Sanremo
Morandi, su Facebook una parte del brano Ma Amadeus e la Rai lo perdonano

Marzi a pag. 23



Dimissioni di massa
Cosa significa la grande fuga dal posto di lavoro

Super pass, stretta sugli over 60

► Il governo pensa alla tutela dei fragili con l'obbligo del certificato verde in base all'età. I contagi volano a quota 170mila, ieri 259 decessi. Scontro sulla riapertura delle scuole

Americo Cicchetti

Nelle ultime settimane anche in Italia si sta parlando di un fenomeno oramai conosciuto come "The Great Resignation", la Grande Dimissione. A coniare questa espressione è stato un professore della Texas A&M University di Houston, Anthony Klotz. Nell'aprile 2021, analizzando i dati del Bureau of Labor Statistics (Usa), Klotz ha osservato il record di persone che hanno lasciato il lavoro in un solo mese negli Stati Uniti per dimissione volontaria. Sembrava un dato isolato, ma gli abbandoni sono cresciuti nei mesi a seguire e il trend sembra consolidarsi. Anche in Europa qualcosa del genere è stato registrato. La Germania ha avuto il più alto numero di dimissioni di tutto il continente, con il 6% dei lavoratori che hanno lasciato il lavoro - seguiti da Regno Unito con il 4,7%, Paesi Bassi con il 2,9% e Francia con il 2,3%. Il Belgio ha avuto il minor numero, con l'1,9%.

Le analisi effettuate in Italia sui dati del ministero del Lavoro da diversi ricercatori di ambito economico segnalano che il fenomeno è visibile anche da noi: solo in parte sembra connesso alla perdita di attrattiva di settori molto colpiti dal Covid-19 (vedi i settori food e turismo) contro settori che promettono trend in crescita (assistenza sanitaria e servizi domestici).

Continua a pag. 25

In Australia con una misteriosa "esenzione"

Il trucco di Djoko «Gioco da No vax»



Precedente pericoloso **Andrea Sorrentino**
Un lasciapassare concesso in nome dello "spettacolo"

S chiama "esenzione". E' il prezioso papello, firmato (...). Continua a pag. 25
Martucci e Evangelisti nello Sport

ROMA Spunta l'obbligo vaccinale per gli over 60: il governo pensa alla tutela dei fragili con l'obbligo del certificato verde in base all'età. I contagi volano a quota 170mila, ieri 259 decessi. Torna l'arancione: da lunedì il cambio fascia per la Liguria. Intanto, è scontro sulla riapertura delle scuole. Draghi: «Ripartire in presenza». Ma i tecnici della Salute: rinviare le lezioni nelle aule.

Arcovio, Bisozzi
Loiacono, Malfetano
Melina e Pierantozzi
da pag. 2 a pag. 5

Letta vedrà Salvini (che vuole il proporzionale)

Quirinale, primo scrutinio il 24 gennaio
Pd e Lega cercano un candidato unitario

Marco Conti

A meno di venti giorni dalla prima votazione per l'elezione del nuovo Capo dello Stato (il 24 gennaio) le tensioni nei due schieramenti preparano un atteso sin dalla nascita dell'attuale esecutivo e della larghissima maggioranza che lo sostiene.

A pag. 6
Ajello alle pag. 6 e 7

Bollette più care, ecco le rate la metà si paga in dieci mesi

► In Manovra la misura per aiutare le famiglie in difficoltà

Jacopo Orsini

Caro bollette, arrivano le rate: il 50% si paga in 10 mesi. Via al meccanismo per dilazionare le fatture del periodo gennaio-aprile, il sistema previsto dalla Manovra per aiutare le famiglie in difficoltà. Il nuovo sostegno si aggiunge ai 3,8 miliardi stanziati per calmierare gli incrementi. L'Arera: solo il 4% delle offerte per la luce sul mercato libero più convenienti della tutela.

A pag. 9
Bussotti e Rosana a pag. 9

Brunetta incontra Draghi: lo sw non cambia

Statali, gli aumenti sono retroattivi anche per i dipendenti in pensione

Andrea Bassi

Anche i dipendenti pubblici che sono andati in pensione tra il 2019 e il 2021 riceveranno gli arretrati del nuovo contratto delle Funzioni centrali. A prevederlo è l'articolo 48 dell'accordo che l'An, l'Agencia che tratta per il governo i rinnovi, e i sindacati firmeranno definitivamente questa mattina dopo la pre-intesa raggiunta subito prima di Natale.

A pag. 8

Una legge per ammettere l'errore: «Erano innocenti» Streghe al rogo, la Scozia si scusa

Franca Giansoldati

La riabilitazione delle streghe, la Scozia ora si scusa: «Erano innocenti». Approvata una legge per ammettere l'errore: «È stata una persecuzione ingiusta» nei confronti delle donne. Ritrovati i nomi delle vittime di processi sommari a loro, oltre le scuse, sarà presto dedicato anche un monumento. Nel Regno Unito si sono fermati da 3 secoli i processi e le condanne.

A pag. 12

Un anno dopo, chi finanziò la rivolta Capitol Hill, lo Sciamano e i fondi della miliardaria che vive in Toscana

Anna Guaita

Capitol Hill, un anno dopo: quel blitze che tenne gli Usa con il fiato sospeso: la regia di Giuliani e Bannon dietro l'operazione. Tante condanne, ma non è finita. I soldi (850mila euro) per la rivolta da Julie Fancelli, regina (miliardaria) del supermercato. Vive in Toscana.

A pag. 11



Il bimbo ucciso Nessuno fermò il padre killer Faro sulle toghe

dal nastro inviato
Claudia Guasco

VARESE

Per il bimbo ucciso a Varese ora si accende uno scontro tra i magistrati. Il ministro Cartabia avvia l'ispezione. Fermo di Paitoni convalidato: c'è la premeditazione. «Voleva punire la moglie, lo aveva lasciato». Uno straccio in gola e del nastro adesivo sulla bocca del piccolo per non farlo gridare.

A pag. 13

Altolà della Corte dei conti sul terremoto in Centro Italia «Sisma, ricostruzione a rilento»

Ilaria Bosi e Italo Carmignani

preposta alla gestione della ricostruzione di quel sisma che nel 2016 devastò il Centro Italia e che fino al 2021 non ha trovato ancora una pace ricostruttiva. Lungaggini che hanno ingessato la macchina del post sisma 2016, determinando una voragine tra la fase operativa dell'emergenza e l'avvio del processo di ricostruzione. Cinque anni abbondanti, che tanto hanno pesato sulla rinascita di quelle aree interne già interessate da un progressivo spopolamento.

A pag. 14



* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardoni con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere della Sport-Stampa € 1,40, in Molise, Il Messaggero • Prima Piano Italia € 1,10, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stampa € 1,50, 11 Stati di Roma-vol 3* • € 4,50 (solo Umbria e Abruzzo) • Pagine di Roma* • € 3,90 (solo Roma) • La Roma di Alberto Sordi* • € 3,90 (solo Roma) • 80

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 5 gennaio 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



OGGI

Michele Brambilla



«La burocrazia è peggio della malattia»: così si intitolava il nostro editoriale di ieri.

Che cosa volevamo dire? Quello che sta sperimentando la maggior parte degli italiani: la malattia ora è lieve, per merito dei vaccini e perché questa variante sembra meno aggressiva. Ma le sue conseguenze sulla libertà di tutti noi sono

devastanti: ancora tamponi, quarantene e tracciamenti, con gli uffici che non ce la fanno più e i cittadini che restano bloccati in casa anche se stanno benissimo. Non è il momento di cambiare?

Segui il dibattito a pag. 2



Quanto ci costano queste quarantene

Tamponi, mascherine, stop forzati: salasso per le famiglie. Il sottosegretario Costa: non è la pandemia di due anni fa, rivediamo le regole. Oggi il Consiglio dei ministri decide sul Super Green pass per i lavoratori. Scuole, sconto sulla ripartenza e l'obbligo della Dad Servizi da p. 3 a p. 5

Stretti tra regole assurde e virus
Siamo scivolati in un lockdown non dichiarato

Davide Nitrosi

Lockdown. I primi a evocarlo, alcuni giorni fa, sono stati i ricercatori della Fondazione Gimbe, l'osservatorio indipendente della sanità che tiene marcata la pandemia, raccoglie e legge i dati cercando di interpretarli. «Con l'enorme numero di casi (+80,7%), si rischia un lockdown di fatto, indipendentemente dalle nuove regole». L'affermazione è corretta, ma fino ad un certo punto. Non sarà solo il numero dei contagiati a mettere in ginocchio il Paese, a costringere in casa milioni di persone. Il lockdown di fatto, come vediamo ogni giorno, sarà l'effetto di una doppia crisi: quella sanitaria e quella burocratica. Da una parte l'esplosione dei positivi, dall'altra la giungla delle regole.

Continua a pagina 2

**BUFERA DJOKOVIC: NON SI VACCINA MA È AMMESSO ALL'AUSTRALIAN OPEN
DECINE DI CALCIATORI CONTAGIATI, A RISCHIO LA RIPRESA DELLA SERIE A**



Il tennista serbo Novak Djokovic, 34 anni, numero uno al mondo

Servizi nel QS

DALLE CITTÀ

Ginecologa scomparsa

La psicologa: «Sara vittima di un mobbing senza tregua»

D'Urbano a pagina 11

Bologna, la banda della Uno Bianca

Eccidio del Pilastro, la rabbia dei familiari «Dateci i mandanti»

Bianchi in Regionale e Cronaca

Bologna, aperta un'indagine

Morto a 34 anni Matteo Montanari, leader comunista

Servizio in Cronaca



In vendita il primo volantino del sequestro

All'asta l'orrore delle Br «Abbiamo rapito Moro»

Canè a pagina 7



Sui social il brano del Festival: graziato dalla Rai

Morandi, gaffe d'autore Ed è già clima Sanremo

Di Clemente a pagina 12

CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE

VIVINC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020

A. MENARINI



IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 5 GENNAIO 2022

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno DIOXXVI - NUMERO 3, 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

LA LIGURIA PROLUNGA LA STAGIONE VENATORIA
I cacciatori sono sempre meno
flop della campagna anti-cinghiali



MEDI / PAGINA 13

IL SANTUARIO DI GENOVA PERDE LA SUA VOCE
Suonò l'inno per due papi in visita
Addio al campanaro della Guardia



FORLEO / PAGINA 22

INDICE

| | |
|--------------------|--------------|
| Primo piano | Pagina 2 |
| Cronache | Pagina 10 |
| Economia/Marittimo | Pagina 14 |
| Genova | Pagina 18 |
| Album | Pagina 28 |
| Cinema/Tv | Pagina 29/30 |
| Arte | Pagina 31 |
| Sport | Pagina 34 |

LEGA E MSS CONTRO LE NORME PIÙ SEVERE SUI LUOGHI DI LAVORO. MA ANCHE SU SCUOLA E SMART WORKING PER I DIPENDENTI PUBBLICI MANCA L'INTESA

Scontro sull'obbligo vaccinale Il governo: sì per gli over 60

In Liguria torna a crescere la mortalità: da novembre la media giornaliera dei decessi è salita da 2 a 7

Cresce lo scontro nella maggioranza sulle misure contro il contagio e sul rientro a scuola. L'obbligo vaccinale per tutti i lavoratori trova il muro di Lega e M5S. Draghi cerca una sintesi, e spunta l'ipotesi alternativa di imporre l'obbligo solo ai soggetti più a rischio, come gli over 60. In Liguria la media dei decessi giornalieri da novembre sale da 2 a 7, dopo un ricalcolo dei dati forniti dagli ospedali.

SERVIZI / PAGINE 2-7

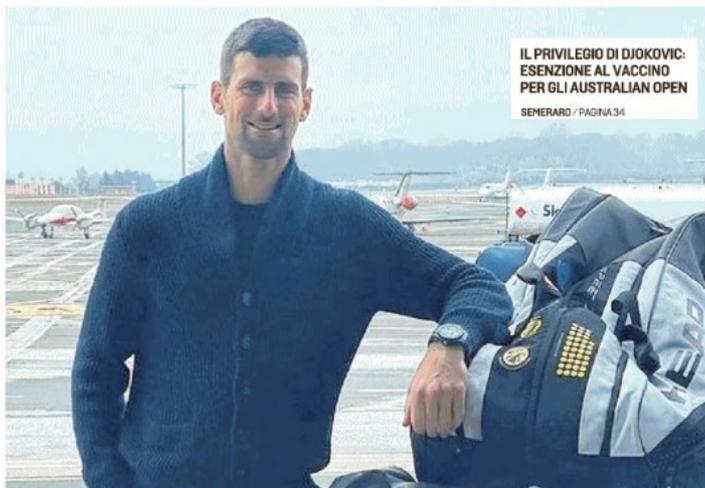
L'INTERVISTA

Gilda Ferrari

Risso: Super Green pass? Non farà aumentare l'assenteismo in azienda

Il presidente di Confindustria Genova, Umberto Risso, guarda con favore al Green pass rafforzato: «Servirà a ridurre il fenomeno dei no-vax e non aumenterà l'assenteismo. Senza l'obbligo vaccinale solo così si aiutano lavoro e aziende».

L'INTERVISTA / PAGINA 2



IL PRIVILEGIO DI DJOKOVIC: ESESIONE AL VACCINO PER GLI AUSTRALIAN OPEN

SENERARO / PAGINA 34

La foto postata da Djokovic su Instagram alla partenza per gli Australian Open di tennis

LA VITA A OSTACOLI DEI LIGURI AI TEMPI DEL COVID

Mario De Fazio

I positivi fantasma
«Noi guariti, ma senza certificato che lo dica»

Hanno il Green pass in scadenza e non possono avere il vaccino perché si sono ammalati da poco. Ma la Asl non ha certificato la loro guarigione. Cosa fare? Il caso riguarda sempre più persone.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

Silvia Pedemonte

I prigionieri in casa:
«Le nostre giornate ad aspettare risposte»

C'è chi ha contato 262 chiamate senza risposta alla Asl 3, chi ha dovuto rivolgersi ai privati per certificare la positività, chi è rimasto 21 giorni in isolamento. Sono le storie di genovesi bloccati dal virus.

SERVIZI / PAGINA 19



DA MSS AI CENTRISTI DI TOTI SI DELINEA IL PATTO PER DRAGHI AL QUIRINALE

CAPURSO / PAGINA 9

LE STORIE



Afghanistan, in fuga a piedi nudi: muore congelata

Roya Heydari

Una donna afghana, in fuga dal suo Paese, è morta congelata vicino al confine turco, in Iran. Era in viaggio con i due figli piccoli e, sorpresa dal gelo, si era tolta le calze, usandole come guanti per proteggere i bambini. È triste che questo sia il nostro destino di donne afghane, in fuga da un regime brutale.

L'ARTICOLO / PAGINA 11



Usa, l'ex stella della Silicon Valley rischia vent'anni

Francesco Semprini

Voleva diventare come Steve Jobs. Ma le ambizioni di Elizabeth Holmes, ex star della Silicon Valley, sono crollate di fronte a una condanna per truffa. Il fallimento di Theranos, startup che prometteva di riconoscere le malattie con l'esame di una goccia di sangue, ha svelato una maxi frode. Rischia 20 anni di carcere.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

ROLLI

SUPER PASS SUL LAVORO

E I DISOCCUPATI?

QUELLI POTEVANO MORIRE GIÀ PRIMA



IL FRATELLO DELL'ATTORE TROVATO MORTO: PER DIFENDERLO AVEVAMO CREATO UNA RETE DI PROTEZIONE

Roberto Calissano: ditemi chi ha dato i farmaci a Paolo

MARCO MENDUNI

«Paolo si era lasciato alle spalle la cocaina, sono sicuro che non c'entrava nulla con la sua morte. E credo anche che non si sia suicidato. Aspetto i risultati dell'autopsia. Ma voglio sapere chi gli ha prescritto e chi gli ha venduto tutti quei farmaci che gli hanno trovato in casa». A parlare è Roberto Calissano, il fratello minore di Paolo, l'attore e autore genovese trovato morto nel suo appartamento di Ro-



ma lo scorso 30 dicembre. «Paolo aveva una rete intorno a sé, non era solo», dice il fratello. «Era già successo in passato che Paolo esagerasse con i farmaci, passava un brutto momento. Aveva preoccupazioni perché non riusciva a rientrare nel mondo dello spettacolo, il periodo del Covid non l'ha aiutato. Eppure lavorava, ha scritto delle sceneggiature bellissime».

L'ARTICOLO / PAGINA 12



NUOVO BANCO METALLI

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DEL LORO

NUOVA APERTURA
Corso Sardegna 89 R
(alla fermata del bus)
VIA CORNICIANGANO 51 - TEL. 010.6501501
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00
WWW.BANCO-METALLI.COM

NUOVO BANCO METALLI

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DEL LORO

NUOVA APERTURA
Corso Sardegna 89 R
(alla fermata del bus)
VIA CORNICIANGANO 51 - TEL. 010.6501501
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00
WWW.BANCO-METALLI.COM





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Le sintesi del Sole
Guide alla manovra 2022: oggi le misure per le imprese, venerdì focus sugli aiuti alle famiglie

—la pagina 23 a pagina 26



Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 27954,84 +0,81% | SPREAD BUND 10Y 135,50 +4,30 | BRENT DTD 79,42 +1,30% | NATURAL GAS DUTCH 86,00 +29,32% | **Indici & Numeri → p. 43-47**

Pnrr, la Ue vuole sette misure al mese

Gli obblighi del piano

Nel primo semestre 2022 vanno rispettati 45 obblighi per ottenere 24,1 miliardi

Marcia a tappe forzate: riforma Pa, Fisco e spending tra le scadenze principali

Il nuovo anno per il governo parte con un programma a tappe forzate per rispettare il piano concordato con la Ue per ottenere la seconda rata dei fondi Pnrr, pari a 24,1 miliardi di euro, 11,5 miliardi di sussidi e 12,6 miliardi di prestiti. Per ottenere i primi 11 miliardi deve contrarre 21 tra "traguardi" e "obiettivi", altri 2,4 sono indispensabili per i prestiti. In tutto 45 mosse, con una media di 7 adempimenti al mese difficilmente compatibile con scenari ipotetici da crisi di governo. Riforma della Pa, Fisco e spending tra le scadenze principali.

Dominielli e Trovati — a pag. 3

IL RAPPORTO

Giovannini al Parlamento: «Altri 55 miliardi per chiudere il piano Ferrovie»

Santilli — a pag. 2



Fondi. Sono 1.099,2 miliardi garantiti al piano F5

GRANDI OPERE

Rfi, disco verde alla fase di progettazione per 52 nuove infrastrutture

—servizio a pag. 2

PANORAMA

QUIRINALE

Il 24 gennaio Parlamento riunito per il capello dello Stato

Il presidente della Camera dei deputati, Roberto Fico, sentito il presidente del Senato della Repubblica, Maria Elisabetta Alberti Casellati, ha convocato il Parlamento in seduta comune, con la partecipazione dei delegati regionali, lunedì 24 gennaio, alle ore 15, per l'elezione del presidente della Repubblica. Sul quorum pesa la variante Omicron e l'aumento dei casi di Covid.

—a pag. 13

LETTERA AL GOVERNO

Abi: prorogare le misure sulla liquidità

Laura Serafini — a pag. 4

INDUSTRIA

Chimica: nel 2022 ritorno alla crescita

Cristina Casadei — a pag. 20

CARO ENERGIA

Petrolio a 80 dollari Gas, il prezzo torna a salire

Petrolio Brent vicino a 80 dollari al barile, e gas di nuovo in rialzo dopo la tregua di fine anno, con prezzi che in Europa sono tornati sopra 90 euro per Megawattora.

—a pag. 10

IMPRESSE E LAVORO

Nel 38,6% dei casi mancano le professionalità richieste

Secondo Unioncamere-Anpal, a gennaio le imprese prevedono 465mila assunzioni. Ma cresce anche il "mismatch", l'indicatore della difficoltà di reperimento di personale.

—a pagina 6

TITOLI DI STATO

Tassi bassi, in arrivo un BTP a 30 anni

Al Tesoro piace giocare d'anticipo e dare segnali di continuità a chi investe nel debito italiano: ieri il Mef ha deciso il collocamento sindacato di un BTP a 30 anni.

—a pagina 27

CONTRATTO IN ISRAELE

Per Laer (aerospazio) ordine da 100 milioni

Laer, l'azienda campana che costruisce grandi componenti per l'aeronautica civile, ha ottenuto una commessa da 100 milioni dalla Iai, primaria azienda israeliana del settore.

—a pag. 21

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

2 mesi a solo 19,90 €. Per info: ilssole24ore.com/abbonamenti Servizio Clienti 02.30.300.600

Verso l'obbligo di vaccino per gli over 60, ma in forse il super pass al lavoro

Le misure anti covid

Oggi la nuova stretta al Cdm in Italia 170mila contagi Arriva la pillola anti-virus

Partita aperta sull'estensione del super green pass al mondo del lavoro: soluzione che non dispiace a palazzo Chigi, ma che non ha l'appoggio di tutta la maggioranza. Fino all'ultimo saranno valutate tutte le opzioni, tra cui l'obbligo vaccinale per i soggetti

over 60, come richiesto anche dalle regioni, come "misura strutturale" contro l'impennata dei contagi (ieri in Italia record di 170mila nuovi casi di covid). Attesa per il Cdm di oggi pomeriggio, dove il governo punta a varare nuove misure per fronteggiare l'emergenza sanitaria, compreso un chiarimento sullo smart working; allo studio una stretta sugli assembramenti e l'obbligo di mascherine Ffp2. Ieri, intanto, è sbarcato in Italia il primo farmaco anti-Covid: una pillola prodotta dalla Merck indicata per i pazienti a casa con malattia lieve e fattori di rischio per lo sviluppo della malattia grave.

—servizi alle pagine 6-8

DOPO LA MANOVRA

Ammortizzatori sociali: tre vie per la Cig oltre l'emergenza

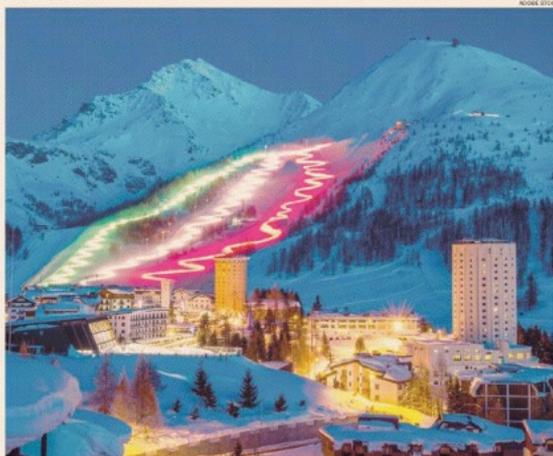
Enzo De Fusco — a pag. 6

STUDIO USA

«Dai vaccini elevata immunità cellulare anche contro Omicron»

Roberta Miraglia — a pag. 8

SPORT E FINANZA



Obiettivi. Nel radar del fondo inglese il comprensorio della Vialattea, che va da Sauze d'Oulx fino a Claviere e al Sestriere

Il fondo inglese Icon punta allo sci del Sestriere

Carlo Festa — a pag. 30

Fiere e sfilate, calendari in tilt

Le imprese: il Governo intervenga

Espozizioni

L'emergenza pandemia costringe enti e aziende a modificare le date

Il 2022 si apre in salita per le fiere, che nell'ultimo quadrimestre del 2021 avevano intravisto l'uscita dal tunnel della pandemia. La diffusione della variante Omicron, e il rapido aumento dei contagi, stanno infatti costringendo i quartieri fieristici e gli organizzatori delle manifestazioni (non solo in Italia, ma in tutta Europa e nel mondo) a rivedere i calendari dei primi mesi del 2022, rimandando i principali eventi alla primavera. Le imprese: il Governo intervenga.

Crivelli, Mancini — a pag. 19

TLC

Opa Telecom, Kkr cerca rinforzi tra le banche italiane ed europee

Carlo Festa — a pag. 22

33 miliardi

IL VALORE DI TELECOM Kkr offre 10,8 miliardi di euro per il gruppo, valutato 33 miliardi, debito compreso.



Wall street. Big tech al galoppo

MERCATI

Apple, Tesla & c. I titoli tech che guidano il rally della Borsa americana

Marco Valsania — a pag. 12

GIDIEMME

BREVETTI & MARCHI D'IMPRESA

"Tutelare i marchi e i brevetti, nell'era della globalizzazione, rappresenta un passo obbligato per tutte le imprese che decidono di innovare sul mercato un proprio prodotto innovativo o di imporsi sui loro concorrenti con un brand forte"

- Marchi
- Brevetti Modelli Design
- Diritti d'Autore
- Nomi a dominio
- Assistenza Legale
- Valorizzazione e Valutazione
- Contrattualistica
- Contraffazioni
- Corsi di formazione
- Naming

GIDIEMME S.R.L. • Sede Legale
Via Giardini 474/M • Desio (MI) • 20138
Tel 039 333322 • Fax 039 334646
www.gidienne.it • info@gidienne.it





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 5 gennaio 2022
Anno LXXVIII - Numero 4 - € 1,20
Santa Amalia

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 - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciclistica 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 Trapanese (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

Infettati con green pass validi, ammalati costretti alla dose per non perdere il lavoro. È in tilt la ricetta del premier

Draghi battuto dai contagi



Il Tempo di Osho

Popolo Viola contro il Cav Ma la piazza resta vuota



Mineo a pagina 7

DI FRANCO BECHIS

Nelle ultime 24 ore altri 170.844 contagi con una seria crescita anche dei decessi da Covid (259) a sottolineare come la gestione della nuova ondata pandemica non sia così diversa in Italia da quello che accade ed è accaduto in altri paesi. Anzi. La favola dell'Italia esempio per tutto il resto del mondo, narrata alla fine della prima ondata dai fedelissimi dell'allora premier, Giuseppe Conte e ripetuta nelle ultime settimane dai fans di Mario Draghi come se la storia non avesse insegnato nulla, ancora una volta si infrange contro il muro (...)

Segue a pagina 3

La corsa al Quirinale

Il 24 gennaio via alle votazioni E i 5 Stelle già si dividono

Di Nitto a pagina 6

Il Tar annulla il concorso interno

Tutto da rifare alla Consob Savona perde i superdirigenti

Caleri a pagina 12

Odisea trasporti a Roma. Bloccati ascensori e scale mobili in 14 stazioni

Sulla Roma-Lido un treno ogni ora

Gobbi a pagina 17

CITTADINI IN CAMPO

Roma piena di immondizia In centro storico arrivano le sentinelle dei rifiuti

Filippi a pagina 14



la S TORACIATA

Conte contro i troppi decreti del governo Draghi. Non ci sono più i Dpcm di una volta

LAM Italia Odv

DONA IL 5 X 1000
COD FISC 94113210309

ASSOCIAZIONE ITALIANA LINFANGIOLEIOMIOMATOSI LAM Italia
www.lam-italia.org

Contratti pubblicitari mai pagati

Casaleggio e Grillo nei guai
Il manager e il comico beffati dalla Moby

DI FOSCA BINCHER

Dopo il danno, la beffa. Sia Davide Casaleggio che Beppe Grillo finirono su tutti i giornali alla fine del 2019 per le indagini dell'antiriciclaggio su alcuni bonifici e i contratti che entrambi avevano con le rispettive società possedute (Casaleggio Associati e Beppegriello.it) con il gruppo Moby. Nessuno dei due fece salti di gioia per la pubblicazione dei contratti pubblicitari che li legavano alla compagnia di navigazione. E si capisce facilmente perché: il sito del fondatore (...)

Segue a pagina 12



INSIEME PER LA SOSTENIBILITÀ

acea
energia

PIÙ LUCE, PIÙ GAS, PIÙ TE.

Nell'Ue si litiga su tutto: nucleare, gas, debito e adesso anche sul cibo. Danni enormi e decisioni troppo lente

Tino Oldani a pag. 9

INSIEME PER LA SOSTENIBILITÀ

acea
energia

PIÙ LUCE, PIÙ GAS, PIÙ TE.

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

PNRR

Istruzioni per l'uso

a pag. 26

Professioni, aiuti al ralenty

Dall'anno bianco alla sospensione degli adempimenti in caso di malattia, fino ai contributi a fondo perduto: per le partite Iva la strada sembra essere sempre in salita

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Processi lumaca - Il decreto ministeriale sulla dichiarazione del credito

Super green pass - La circolare del Viminale sui controlli

Ricerca e sviluppo - Il principio di diritto delle Entrate sul bonus

Ai professionisti le misure di sostegno arrivano dopo. Dall'anno bianco alla sospensione degli adempimenti in caso di malattia passando per i contributi a fondo perduto, per le partite Iva la strada degli aiuti pubblici in epoca Covid è spesso stata in salita. Con una differenza di trattamento, denunciata dai consigli e dalle associazioni, che si manifesta sia nei confronti dei dipendenti che delle imprese.

Damiani a pag. 25

Per Luca Ricolfi il numero dei contagiati Covid è di 3 milioni, non il milione ufficiale



«Il numero effettivo di contagiati in Italia è verosimile sia di 3 milioni...». Retro la metà di gennaio è probabile che la maggior parte dei reparti ospedalieri superino le soglie critiche». Luca Ricolfi, professore di Analisi dei dati dell'Università di Torino, sociologo, presidente della Fondazione Humus, ammette la difficoltà di fare previsioni sulla nuova ondata. Ma le cose vanno male a partire dal numero di contagiati: «Le ultime cifre» spiega «parlano di 170 mila nuovi casi al giorno, contro i 16mila dell'anno scorso: una decuplicazione. I soggetti positivi ufficiali sono più di 1 milione, il che significa - verosimilmente - che il numero effettivo di contagiati è prossimo a 3 milioni».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

La vigilia dello scorso Natale, Angelo Buzzi, 73 anni, torinese, Ff, consigliere regionale del Piemonte, una vita dedicata alla politica, si toglie la citta mascherato da una sentenza d'appello che lo ha travolto dieci anni dopo i fatti, capocollando l'associazione di primo grado "per l'assistenza del fatto" alla quale si era giunti dopo due anni di dibattimento in aula. Gli avvocati dell'Ucpi (Unione delle camere penali italiane) hanno così commentato la vicenda: «Restare prigionieri di una accusa e di un processo per dieci anni è una barbarie, qualunque sia l'accusa, qualsiasi siano le responsabilità. Restarlo dopo essere stati assolti in primo grado "perché il fatto non sussiste" aggiunge infamia alla barbarie, e non è da tutti riuscire ad accettarla. Angelo Buzzi non c'è riuscito. Tutto qui, tragicamente semplice nella sua evidenza». Sembra tutto chiaro, purtroppo.

ESILIO VOLONTARIO

I tedeschi no vax si rifugiano in Bulgaria

Giardina a pag. 12

SEI ALLA RICERCA DEL
GADGET PERFETTO?

- Esclusive proposte di articoli personalizzati
- Velocità di consegna e qualità del prodotto
- Assistenza pre e post vendita

SCONTO 30%

SPEDIZIONE GRATUITA

BORRACCE PERSONALIZZATE



0498594900 | commercial@albapremium.it
Scopri il catalogo completo sul sito albapremium.it



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 5 gennaio 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



OGGI

Agnese Pini



Quanto vale, oggi, il simbolo del Natale, e qual è il suo significato profondo? Quello intimo, del cuore, o quello della festa

collettiva, nelle città illuminate? Faccio queste domande dopo la polemica fiorentina intorno alle luminarie e ai monumenti impreziositi da luci vistose. Una parte della città (tra cui l'abate di San Miniato al Monte) ha invocato «maggiore sobrietà», in tempi così cupi. Io non sono sicura che la sobrietà abbia a che fare con le luci, che del Natale

sono da sempre un simbolo profondo e speciale. Abbiamo proposto il tema per il nostro dibattito di oggi coi lettori. Mi ha sorpreso come, tra punti di vista tanto diversi, dominasse una nota comune: l'autentico affetto verso una festa, il Natale, che può essere davvero di tutti. Per tutti.

Segui il dibattito a pag. 2



Quanto ci costano queste quarantene

Tamponi, mascherine, stop forzati: salasso per le famiglie. Il sottosegretario Costa: non è la pandemia di due anni fa, rivediamo le regole. Oggi il Consiglio dei ministri decide sul Super Green pass per i lavoratori. Scuole, sconto sulla ripartenza e l'obbligo della Dad da p. 3 a p. 5

Stretti tra regole assurde e virus
Siamo scivolati in un lockdown non dichiarato

Davide Nitrosi

Lockdown. I primi a evocarlo, alcuni giorni fa, sono stati i ricercatori della Fondazione Gimbe, l'osservatorio indipendente della sanità che tiene marcata la pandemia, raccoglie e legge i dati cercando di interpretarli. «Con l'enorme numero di casi (+80,7%), si rischia un lockdown di fatto, indipendentemente dalle nuove regole». L'affermazione è corretta, ma fino ad un certo punto. Non sarà solo il numero dei contagiati a mettere in ginocchio il Paese, a costringere in casa milioni di persone. Il lockdown di fatto, come vediamo ogni giorno, sarà l'effetto di una doppia crisi: quella sanitaria e quella burocratica. Da una parte l'esplosione dei positivi, dall'altra la giungla delle regole.

Continua a pagina 2

**BUFERA DJOKOVIC: NON SI VACCINA MA È AMMESSO ALL'AUSTRALIAN OPEN
DECINE DI CALCIATORI CONTAGIATI, A RISCHIO LA RIPRESA DELLA SERIE A**



Il tennista serbo Novak Djokovic, 34 anni, numero uno al mondo

Servizi nel QS

DALLE CITTÀ

Il naufragio della Concordia

Parla la figlia di Schettino «Fu De Falco a non capire»

Servizio nel Fascicolo Regionale

Stop burocrazia

Toscana in campo
Semplificate le procedure Covid

Ulivelli nel Fascicolo Regionale

Firenze

Gkn, primi passi per la cassa integrazione

Berti in Cronaca



In vendita il primo volantino del sequestro

All'asta l'orrore delle Br «Abbiamo rapito Moro»

Canè a pagina 7



Sui social il brano del Festival: graziato dalla Rai

Morandi, gaffe d'autore Ed è già clima Sanremo

Di Clemente a pagina 12

CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE

VIVINC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020

A. MENARINI



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 47 - N° 3

Mercoledì 5 gennaio 2022

In Italia € 1,50

Covid, muro contro muro sul Super Pass per lavorare

Legge e M5S si oppongono alla misura proposta da Draghi. Forza Italia e Pd insistono: massimo rigore. Oggi il vertice decisivo Scuola, il premier impone alle Regioni la riapertura. Metà dei dipendenti pubblici in smart working. Ieri 170 mila positivi

L'ipotesi: introdurre l'obbligo di vaccino per gli over 60 per frenare Omicron

Il commento

Il grande bivio verso il Colle

di **Francesco Bei**

Ritorno della Dad, chiusure degli Istituti scolastici, obbligo vaccinale, Super Green Pass per i lavoratori, smart working. Le decisioni che il governo si trova ad affrontare in queste ore delineano un collo di bottiglia dell'emergenza sanitaria. A dettare l'agenda politica non sono i partiti o il presidente del Consiglio ma, come spesso è avvenuto in questi due anni, è di nuovo il Covid. Un agente virale che diventa agente politico. Così le scelte che Draghi prenderà oggi in Consiglio dei ministri dispiegheranno i loro effetti in un arco temporale che coinciderà con l'inizio delle votazioni per il nuovo Presidente della Repubblica, in un gioco a catena che naturalmente influenzerà anche l'elezione per il Colle. Il conflitto a cui stiamo assistendo ha una doppia dimensione, orizzontale e verticale. Ed entrambe possono influenzarsi.

● continua a pagina 26

Tensioni nella maggioranza sul Super Green Pass per lavorare. Lega e M5S sono contrari alla misura proposta dal premier Draghi. Per arginare la pandemia di Covid (ieri 170 mila nuovi casi e 259 morti) il governo pensa all'obbligo vaccinale per gli over 60 e a più smart working.

di **Aluffi, Bocci, Brunelli, Ciriaco Guerrera, Mastrolilli, Milella Ziniti e Zanino** ● da pagina 2 a 7



Quirinale

Letta spiazzato dai 5S cerca una coalizione larga

di **Giovanna Vitale** ● a pagina 13

La Germania non contesterà la scelta Ue sull'atomo pulito



Inchiesta sul nucleare: ecco dove sta tornando

di **Tonia Mastrobuoni e Giacomo Taligani** ● alle pagine 8 e 9

Cultura

I 90 anni di Eco: così ha capovolto l'idea di sapere



di **Corrado Augias**

Se Umberto Eco fosse ancora tra noi, oggi compirebbe 90 anni, età considerevole, ormai senza quell'ombra di decrepitezza che un tempo la segnava.

● a pagina 38

Perché la storia è maestra di vita

di **Umberto Eco** ● a pagina 39

Farhadi, le verità nascoste sotto l'ipocrisia

di **Natalia Aspesi**

Un uomo in galera per debiti ha un permesso di due giorni per convincere il creditore a ritirare l'accusa. *Un eroe* è il titolo del nuovo film di Asghar Farhadi.

● a pagina 40

VIVINC
 PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

VIVINC
 330 mg + 200 mg compresse effervescenti
 CON VITAMINA C
 PER LE DIFESE IMMUNITARIE

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020.

Il caso

Regista ucraino arrestato a Napoli "Vittima di Putin"



di **Bulfon e Del Porto** ● a pagina 19

Mafia

Il boss latitante scovato a Madrid grazie a Google



di **Salvo Palazzolo** ● a pagina 21

La polemica

Lo smash No Vax di Djokovic sui diritti altrui



di **Crosetti e Rossi** ● a pagina 42

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionario di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Vinciguerra, 1 - Tel. 02/514941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

NZ



Geopolitica Dall'Ucraina alla Birmania i dieci conflitti che ci minacciano nel 2022

MONICA PEROSINO - PAGINE 18-19



La condanna Ascesa e caduta di Elizabeth Holmes la miliardaria di Theraso rischia 20 anni di carcere

FRANCESCO SEMPRINI - PAGINA 17

ARVAL STORE Torino

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 5 GENNAIO 2022

PRIVATI IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI arvalstore.it 011 1980 5100

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 156 II N.4 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

IL COMMENTO

SENZA ISTRUZIONE NESSUNA EREDITÀ PER I GIOVANI

ELSA FORNERO

Nella frenesia comunicativa che caratterizza il percorso verso l'elezione del prossimo Presidente della Repubblica, è ben possibile che la nostra classe politica abbia trascurato il richiamo del Papa...



RECORD DI VITTIME DA APRILE, IL PREMIER VEDE I MINISTRI: CONFRONTO SU SMART WORKING E SUPER GREEN PASS PER LAVORARE

Obbligo vaccinale per gli over 60

Scontro in maggioranza, Cdm in bilico. Parla Vespignani: "Omicron pesa su ospedali e scuole, cambiare le regole"

LA DONNA AFGHANA HA DATO I SANDALI AI SUOI PICCOLI PER SCALDARLI

Mamma Ida, che per i figli è morta a piedi nudi

ROYA HEYDARI



Quello che il mondo ha bisogno di capire è che nessuno abbandona la sua casa a meno che non sia necessario. Nessuno mette a rischio la propria vita e quella delle proprie famiglie a meno che non sia necessario.

A TORINO VANDALIZZATA OGNI GIORNO LA TARGA PER IL RAGAZZO UCCISO

Mamma Elena e lo sfregio al ricordo di Giorgino

ELENA IGNATI



FAMA - PAGINA 14

L'APPELLO DELLE INTELLETTUALI

PRESIDENTE DONNA LA POLITICA CIGUARDI

STEFANIA AUCI

La svolta necessaria al modo in cui la politica italiana guarda e concepisce le donne può imprimersi, con forza, soltanto l'elezione di una Presidente della Repubblica.



IL CASO

Si va verso l'obbligo vaccinale per gli over 60. Terzo nuovo record di contagi che toccano quota 170 mila. Draghi vede i ministri: confronto su smart working e Super Green Pass per lavorare.

IL CASO

Bufera su "No Vax" Djokovic l'Australia lo lascia giocare

MAURO BERRUTO



Il "No Vax" Djokovic la spunta. Il numero 1 del tennis ottiene un'esenzione per giocare in Australia senza vaccinarsi.

L'ANALISI

SE GLI USA VOGLIANO DRAGHI AL QUILRINALE

DARIO FABBRI

Meglio Draghi a Palazzo Chigi o al Quirinale? Nelle cancellerie internazionali forse il dibattito sulla collocazione del premier.



L'ECONOMIA

Mezzo milione di lavoratori ha una app come padrone

SANDRA RICCIO



In nuovi impieghi sono tutti accomunati dal fatto di avere una app (o un algoritmo) come datore di lavoro.

LA GIUSTIZIA

LA NOSTRA VERITÀ SUL SUICIDIO BURZI

FRANCESCO ENRICO SALUZZO

Gentile Direttore, ho letto l'autorevole intervento del collega Edmondo Bruti Liberati sul caso Burzi e, poiché chiamato in causa direttamente, ritengo di dover brevemente replicare.



OGGI AVREBBE COMPIUTO 90 ANNI: IL LIBRO RITROVATO

Umberto Eco: la mia filosofia in filastrocche

UMBERTO ECO

Nei di che gli Argivi / vivevan beati / correndo giulivi / per boschi e per prati / alcuni messeri / con tono profondo / si chiesero seri: / "Di che è fatto il mondo?"



L'INTERVISTA

Carofiglio: "Un maestro di pensieri, dubbi e poesia"

MIRELLA SERRI

«Il lascito di Eco è consistente, ma è fondamentale la capacità di pensare in modo non convenzionale», lo dice Carofiglio.

VIVINC advertisement with image of product and text: CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE. Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C...



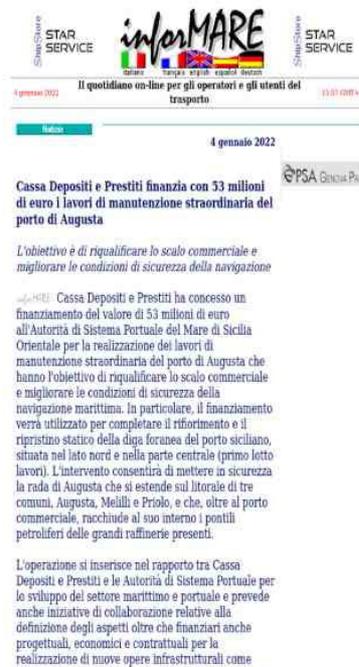
La riqualificazione del porto di Augusta finanziata per 53 milioni di euro da CDP

AUGUSTA - L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale finanziata da Cassa Depositi e Prestiti (CDP) per un valore di 53 milioni di euro. Il finanziamento è destinato alla riqualificazione del porto di Augusta e al miglioramento delle condizioni di sicurezza della navigazione del bacino portuale. L' operazione si inserisce nell' ambito del protocollo d' intesa siglato tra **Assoport** e Cassa Depositi e Prestiti - nel giugno 2020 - finalizzata allo sviluppo del settore marittimo e portuale per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali e alla definizione degli aspetti oltre che finanziari anche progettuali, economici e contrattuali. Infatti lo scalo di Augusta è stato inserito nelle reti Trans- europee di trasporto (TEN-T 'Core' Network) come porto strategico dell' Unione Europea e i lavori di riqualificazione renderanno il porto maggiormente competitivo completando il rifiorimento e il ripristino statico della diga nel lato nord e nella parte centrale (primo lotto lavori). L' intervento è mirato alla messa in sicurezza della rada di Augusta del bacino commerciale dove sono presenti i pontili petroliferi delle grandi raffinerie.



Cassa Depositi e Prestiti finanzia con 53 milioni di euro i lavori di manutenzione straordinaria del porto di Augusta

L'obiettivo è di riqualificare lo scalo commerciale e migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione. Cassa Depositi e Prestiti ha concesso un finanziamento del valore di 53 milioni di euro all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale per la realizzazione dei lavori di manutenzione straordinaria del porto di Augusta che hanno l'obiettivo di riqualificare lo scalo commerciale e migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione marittima. In particolare, il finanziamento verrà utilizzato per completare il rifiorimento e il ripristino statico della diga foranea del porto siciliano, situata nel lato nord e nella parte centrale (primo lotto lavori). L'intervento consentirà di mettere in sicurezza la rada di Augusta che si estende sul litorale di tre comuni, Augusta, Melilli e Priolo, e che, oltre al porto commerciale, racchiude al suo interno i pontili petroliferi delle grandi raffinerie presenti. L'operazione si inserisce nel rapporto tra Cassa Depositi e Prestiti e le Autorità di Sistema Portuale per lo sviluppo del settore marittimo e portuale e prevede anche iniziative di collaborazione relative alla definizione degli aspetti oltre che finanziari anche progettuali, economici e contrattuali per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali come definito dal protocollo d'intesa siglato il 9 giugno 2020 con **Assoporti** (del 9 giugno 2020).



Port Logistic Press

Primo Piano

I 53 milioni di euro di Cassa Depositi e Prestiti per riqualificare il Porto di Augusta inserito nelle reti centrali trans-europee di trasporto (Ten-t "Core" Network)

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 1 minuto
 Augusta (Siracusa) - Saranno impiegati per riqualificare lo scalo commerciale e migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione marittima i 53 milioni di euro che Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) ha concesso all' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale per lavori di manutenzione straordinaria del Porto di Augusta. Il finanziamento va inquadrato nella posizione baricentrica che ha il porto di Augusta lungo le rotte del traffico internazionale per cui è stato inserito nelle reti centrali trans-europee di trasporto (Ten-t "Core" Network) come porto strategico dell' Unione Europea. Il finanziamento sarà utilizzato per completare il rifiorimento e il ripristino della diga foranea del porto e per mettere in sicurezza la rada di Augusta che si estende sul litorale di tre comuni - Augusta, Melilli e Priolo - e che oltre al porto commerciale racchiude al suo interno i pontili petroliferi delle grandi raffinerie. Ultima significativa annotazione per comprendere questo finanziamento: "L' operazione si inserisce nel rapporto tra Cassa Depositi e Prestiti e le Autorità di Sistema Portuale per lo sviluppo del settore marittimo e portuale e prevede anche iniziative di collaborazione relative alla definizione degli aspetti oltre che finanziari anche progettuali, economici e contrattuali per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali come definito dal protocollo d' intesa siglato il 9 giugno del 2020 con **Assoporti**".



Port News

Trieste

Sui porti servono priorità chiare

di Marco Casale

Genova-Savona; Livorno-La Spezia; Trieste-Monfalcone e la grande scommessa di Taranto-Bari. Per Maurizio Maresca, sono questi i sistemi su cui il Governo deve puntare le proprie fiche nell' ambito di una politica trasportistica armonica con le grandi strategie che l' Unione Europea ha in serbo per il futuro. Mentre da Bruxelles continuano a lavorare sulla proposta di revisione del Regolamento UE 1315/2013 che definisce la rete di trasporto trans-europea TEN-T, l' Italia si trova -secondo il noto avvocato internazionalista - nella condizione di cogliere una grande opportunità, che è quella di riportare finalmente la portualità italiana al centro della mappa europea. Le sfide che il Paese ha davanti sono complesse ma ben definite: tra il 2026 ed il 2030 si completeranno le quattro direttrici europee che hanno alla loro radice i porti del Mediterraneo orientale: la priorità, per il Paese, sarà quella arrivare preparata all' appuntamento, avendo idee chiare. Il docente universitario di diritto internazionale all' Università di Udine traccia idealmente sulla cartina le grandi opere viarie e ferroviarie che di qui a otto anni cambieranno il volto del Vecchio Continente, ridefinendo le catchment area dei porti europei: la Galleria del Brennero sul corridoio Scandinavo Mediterraneo; Il Terzo Valico, finalizzato a creare un collegamento veloce tra la Liguria e la Pianura Padana e ritenuto fondamentale nell' ambito del Corridoio Reno-Alpi (verso il Gottardo); il tunnel della Koralm, che attraversa la montagna tra la Carinzia e la Stiria, ritenuto con la galleria di base del Semmering il tassello fondamentale per il completamento del Corridoio Baltico-Adriatico, uno degli assi ferroviari europei che attraverserà il continente da sud a nord. «Tutte e quattro le tratte sono ritenute da Bruxelles prioritarie anche nell' ambito delle politiche di sviluppo dei collegamenti con l' Europa centrale per il trasporto delle merci che transitano dai nostri porti» afferma Maresca, che sottolinea come nel frattempo Svizzera, Francia, Germania e Danimarca, stiano progettando e avviando infrastrutture di nuovissima generazione (si pensi all' isola davanti a Copenaghen, alla navigazione fluviale fra Parigi e Anversa, al tunnel del Fehmarn Belt fra Amburgo la Danimarca). Tenendo a mente questa premessa, «tre sono i sistemi portuali cui, secondo il mio modesto parere, il Governo dovrebbe assegnare il compito di costituire una relazione mediterranea forte verso il Centro-Nord Europa» fa osservare l' avvocato internazionalista. Quello di Genova-Savona, incardinato com' è nel Corridoio Reno-Alpi, «può indiscutibilmente giocare un ruolo primario come porta di ingresso privilegiato per il transito delle merci dal mare al cuore produttivo dell' Italia. Prima, però, che il Terzo Valico venga realizzato, occorrerà che lo Scalo della Lanterna si doti di un' adeguata rete di servizi ferroviari e sviluppi scelte terminalistiche precise sulle motorways of the sea, una tipologia di traffico strategica oggi non adeguatamente valorizzata a Genova». Trieste è la seconda area su cui puntare per il futuro: «l

Menu

f t in @ Q


PORT NEWS

Magazine dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setteentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE



Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e migliorare il nostro traffico. Continuando la navigazione accetti i loro impieghi.

OK

Port News

Trieste

tunnel della Koralm e del Semmering offrono al porto giuliano un indiscutibile vantaggio strategico nell' area adriatica. Il presidente **Zeno D' Agostino** ha già fatto un ottimo lavoro sul fronte dell' infrastrutturazione ferroviaria dello scalo, acquisendo anche nuovi terminal in centro Europa (a Budapest, per esempio) e stringendo alleanze strategiche con grandi terminalisti (a Duisburg o ad Amburgo)». Mentre le autostrade del mare e l' intermodalità funzionano in modo eccellente, quello che manca al porto è però una capacità terminalistica all' altezza delle sue ambizioni: «Il Molo VIII è per questo motivo un' opera fondamentale, che dovrà essere realizzata quanto prima se Trieste vorrà veramente acquisire una capacità ricettiva adeguata nel traffico containerizzato e se vorrà battere la concorrenza di Luka Koper. Sotto questo punto di vista, il clima di scarsa collaborazione fra i due governi , recepito dalla commissione europea , impone molta determinazione da entrambe le parti». E poi c' è Livorno: «Lo scalo portuale, assieme a quello di La Spezia, è già oggi considerato un nodo logistico fondamentale nell' ambito dei flussi di traffico intra-europei e acquisirà un ruolo ancora più strategico quando entrerà in funzione il Tunnel di base del Brennero». Secondo Maresca, la realizzazione della Darsena Europa è essenziale: «Il presidente dell' AdSP, Luciano Guerrieri, sta procedendo velocemente sulla parte pubblica: a Dicembre ha aggiudicato gli interventi di dragaggio e di realizzazione delle dighe foranee; resta da individuare il terminal operator che sarà chiamato a gestire l' opera per un periodo concessorio lungo. La scelta è delicata e credo sia necessario che anche il Ministero delle Infrastrutture esprima le proprie determinazioni nell' ambito degli ampi poteri di indirizzo e coordinamento conferitigli dal dlgs 169 del 2016». Quanto a Taranto: «Sono convinto rappresenti una grande scommessa per il futuro. Lo scalo pugliese ha un terminal container moderno, e potrebbe acquisire nuove prospettive se venisse adeguatamente messo in diretta connessione con il Brennero. Per questo è condivisibile la scelta del Ministero di investire massicciamente sull' AV/AC adriatica». Queste sono per Maresca le linee di azione da sviluppare nel medio periodo. Quattro nodi logistici su cui puntare per il futuro e quattro tratte di collegamento dalle quale ottenere i massimi benefici. «Il ruolo del MIMS sarà fondamentale» conclude l' avvocato marittimista. «Non intendo entrare nel merito della questione sulla natura delle AdSP. Per quanto mi riguarda, possono anche essere del tutto regionali o comunali, società per azioni, enti pubblici economici o enti pubblici non economici, quello che conta è che il Ministero eserciti fino a fondo le proprie prerogative, non limitandosi a decidere quante risorse assegnare e a quali opere ma incidendo in modo netto sulle politiche di sviluppo trasportistico dei propri sistemi portuali, così' come previsto dalla riforma Delrio».

Sea Reporter

Trieste

Stasera Alis Channel Talk: Sfide, opportunità e sinergie per lo sviluppo Sostenibile del Paese

In un momento di grandi sfide, opportunità e cambiamenti, si fa spazio la consapevolezza di guardare alla strategicità di un settore come quello della logistica e del trasporto, con particolare riferimento alla nuova centralità del Mediterraneo per l'Italia e l'Europa, quale piattaforma di connettività globale. Questi i punti nodali, tra gli altri, in vista dei fondi del PNRR e che necessitano, anzitutto, di una logica di co-sviluppo tra le parti pubblica e privata, oltre che tra Nord e Sud per ridisegnare il futuro del Paese. Questa la tematica di fondo della nuova puntata di ACT (Alis Channel Talk), moderata da Maria Soave, che sarà trasmessa in rete da stasera alle ore 21:00 su tutti i canali di Alis Channel (www.alischannel.it, Youtube, Facebook, Alis app). Presenti negli studi di Roma Alessandra Moretti, Eurodeputata Commissione ENVI, Raffaella Paita, Presidente Commissione Trasporti Camera dei Deputati, **Zeno D' Agostino**, Vicepresidente ESPO (European Sea Ports Organisation), Francesco Sciaudone, Managing partner Grimaldi Studio Legale, Vincenzo Boccia, Presidente LUISS, Eugenio Tranchino, Managing partner Watson Farley & Williams e Sarah Nicosia, DN logistica.

Redazione Seareporter.it



Informazioni Marittime

Venezia

Venezia, undici proposte per le grandi navi da crociera

Entro l'anno la realizzazione di tre distinti studi di fattibilità tecnico-economica. Entro giugno 2023 l' autorità portuale dovrebbe nominare il vincitore che realizzerà il prossimo terminal crociere

Sono undici i progetti di approdi alternativi per le crociere sulla scrivania dell' autorità portuale di **Venezia**, secondo porto crocieristico d' Italia dopo Civitavecchia. Il 31 dicembre si è chiuso il bando dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale, battezzato "concorso di idee", per raccogliere le proposte utili a realizzare un terminal crociere per le grandi navi di questo tipo lontano dal centro città, ovvero dal transito, principalmente, nel bacino di San Marco. In realtà, bisognerà aspettare ancora diversi anni prima di vedere un terminal passeggeri vero e proprio, a poche settimane dal decennale del decreto "anti-inchini", varato a marzo 2012 dal governo Monti, e a pochi giorni da un altro anniversario, l' incidente della Costa Concordia sull' Isola del Giglio, avvenuto il 13 gennaio di quell' anno. Il concorso di idee chiuso da pochi giorni, come dice il nome, non prevede requisiti tecnici o finanziari ma solo proposte generali. Nei prossimi giorni una commissione nominata dall' autorità portuale di **Venezia** ne selezionerà tre, che accederanno così alla seconda fase. La seconda fase terminerà il 31 dicembre di quest' anno, entro il quale le idee proposte dovranno diventare studi di fattibilità tecnica ed economica. Entro giugno 2023, infine, la commissione dell' autorità portuale dovrebbe nominare il vincitore, con successivo incarico e, finalmente, l' avvio dei lavori per realizzare il prossimo terminal crociere di **Venezia**. - credito immagine in alto.



Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

[Mostra maggiori informazioni](#)

Informazioni Marittime

INFRASTRUTTURE 04/01/2022

Venezia, undici proposte per le grandi navi da crociera

Entro l'anno la realizzazione di tre distinti studi di fattibilità tecnico-economica. Entro giugno 2023 l' autorità portuale dovrebbe nominare il vincitore che realizzerà il prossimo terminal crociere.



Venezia Today

Venezia

Grandi navi, dal ministro Orlando 5 milioni di ristori per i precari della crocieristica

Un'indennità di 2 mila euro a ogni operatore per il 2021 che sarà finanziata anche per il 2022

Dal governo 5 milioni di euro di ristori per i lavoratori dipendenti stagionali, intermittenti o autonomi della crocieristica che non hanno altri strumenti di sostegno al reddito. La conferma arriva dai consiglieri regionali del Partito Democratico, Jonatan Montanariello e Francesca Zottis, dopo il decreto del ministro del Lavoro Andrea Orlando. «Un primo concreto sostegno per i lavoratori fermati dallo stop alle grandi navi - commentano - un'indennità di 2 mila euro ciascuno per il 2021 che sarà rifinanziata anche per il 2022, raddoppiando l'attuale stanziamento da cinque milioni, con l'intenzione di allargare le categorie di beneficiari. Questi fondi danno un po' di respiro a oltre un migliaio di lavoratori». I ristori, spiegano i consiglieri dem, riguardano i lavoratori che non hanno un contratto a tempo indeterminato e quindi non possono beneficiare di altre forme di sostegno al reddito come la cassa integrazione. «Lo stanziamento per il 2021 è stato impegnato nella sua totalità - continuano - e conforta sapere che per il 2022 il finanziamento non solo passerà da 5 a 10 milioni, ma sono in corso delle valutazioni per provare ad ampliare il numero dei beneficiari». Il traffico passeggeri, il futuro della crocieristica a Venezia e il lavoro di tutti gli addetti del porto, fermo da due anni, sono stati nel mirino dei sindacati confederali Cgil, Cisl e Uil che hanno proclamato uno sciopero di 24 ore il 17 dicembre scorso, al quale, secondo quanto rilevato dalle sigle, l'adesione è stata praticamente totale a Venezia. Per quanto riguarda le risorse della struttura commissariale si è invece in attesa, come confermato l'ultima volta dal presidente dell'Autorità di sistema portuale Fulvio Di Blasio, commissario del porto, durante la presentazione del piano triennale il 15 dicembre scorso».



Informare

Savona, Vado

A novembre il traffico delle merci nei porti liguri di Genova e Savona-Vado è cresciuto del +6,7%

Carichi containerizzati in calo del -1,6% Lo scorso novembre i porti liguri di Genova e **Savona-Vado** hanno movimentato un traffico delle merci pari a 5,21 milioni di tonnellate, con un incremento del +6,7% sul novembre 2020 e un lieve rialzo del +0,3% sul mese di novembre dell' anno pre-pandemia 2019. Se le rinfuse liquide e solide hanno registrato incrementi rispettivamente del +25,2% e del +10,5% sul novembre 2019 e flessioni del -3,3% e del -5,0% sul novembre 2019, tendenza seguita anche dalle merci convenzionali con rispettivamente +0,9% e -3,0%, viceversa le merci containerizzate hanno segnato un decremento del -1,6% sul novembre 2020 e una crescita del +6,2% sul novembre 2019. Inoltre, se il solo **porto** di **Savona-Vado** Ligure, con 1,24 milioni di tonnellate movimentate a novembre 2021, ha registrato una diminuzione del -5,9% sul novembre 2020 e un aumento del +2,4% sul novembre 2019, invece il **porto** di Genova, con 3,97 milioni di tonnellate complessive, ha segnato un incremento del +11,4% sul novembre 2020 e un calo del -0,4% sul novembre 2019. In particolare, lo scorso novembre il **porto** del capoluogo ligure ha movimentato 2,68 milioni di tonnellate di merci varie, con una riduzione del -1,3% sul novembre 2020 e una contrazione del -3,2% sul novembre 2019, incluse 1,83 milioni di tonnellate di merci containerizzate (rispettivamente -3,7% e -4,0%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 194mila teu (-6,7% e -2,7%) e 851mila tonnellate di merci convenzionali (+4,3% e -1,5%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico degli oli minerali è stato di 963mila tonnellate (+59,9% e +6,2%), quello degli oli vegetali e vino di 28mila tonnellate (+84,3% e +35,0%) e il traffico dei prodotti chimici di 34mila tonnellate (-1,9% e -27,4%). Nel comparto delle rinfuse secche il traffico commerciale è stato di 63mila tonnellate (+91,5% e +6,8%) e quello industriale di 141mila tonnellate (+26,0% e +20,0%). Lo scorso novembre a **Savona-Vado** Ligure il solo traffico di merci varie è ammontato a 616mila tonnellate (+2,1% sul novembre 2020 e +38,5% sul novembre 2019), di cui 330mila tonnellate di rotabili (rispettivamente -4,6% e -7,5%), 243mila tonnellate di merci in container (+17,9% e +427,0%), 27mila tonnellate di frutta (-9,4% e +2,1%), 12mila tonnellate di prodotti forestali (-36,3% e +34,3%) e 3mila tonnellate di acciai (+12,9% e -53,6%). Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 466mila tonnellate (-13,4% e 17,7%), di cui 432mila tonnellate di petrolio greggio (15,7% e 18,2%), 29mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+44,8% e -12,2%) e 6mila tonnellate di altri carichi (-12,9% e -5,2%). Le rinfuse solide si sono attestate a 155mila tonnellate (13,9% e -23,0%), incluse 53mila tonnellate di carbone (+3,2% e -57,7%), 32mila tonnellate di cereali e semi oleosi (+3,2% e -57,7%), 27mila tonnellate di minerali (+88,7% e +54,7%) e 42mila tonnellate di altre rinfuse secche (-14,6% e +9,7%). Quanto al traffico dei passeggeri, a novembre 2021 il **porto** di



A novembre il traffico delle merci nei porti liguri di Genova e Savona-Vado è cresciuto del +6,7%

Carichi containerizzati in calo del -1,6%

Lo scorso novembre i porti liguri di Genova e Savona-Vado hanno movimentato un traffico delle merci pari a 5,21 milioni di tonnellate, con un incremento del +6,7% sul novembre 2020 e un lieve rialzo del +0,3% sul mese di novembre dell'anno pre-pandemia 2019. Se le rinfuse liquide e solide hanno registrato incrementi rispettivamente del +25,2% e del +10,5% sul novembre 2019 e flessioni del -3,3% e del -5,0% sul novembre 2019, tendenza seguita anche dalle merci convenzionali con rispettivamente +0,9% e -3,0%, viceversa le merci containerizzate hanno segnato un decremento del -1,6% sul novembre 2020 e una crescita del +6,2% sul novembre 2019.

Inoltre, se il solo porto di Savona-Vado Ligure, con 1,24 milioni di tonnellate movimentate a novembre 2021, ha registrato una diminuzione del -5,9% sul novembre 2020 e un aumento del +2,4% sul novembre 2019, invece il porto di Genova, con 3,97 milioni di tonnellate complessive, ha segnato un incremento del +11,4% sul novembre 2020 e un calo del -0,4% sul novembre 2019.

In particolare, lo scorso novembre il porto del capoluogo ligure ha movimentato 2,68 milioni di tonnellate di merci varie, con una riduzione del -1,3% sul novembre 2020 e una contrazione del -3,2% sul novembre 2019, incluse 1,83 milioni di tonnellate di merci containerizzate (rispettivamente -3,7% e -4,0%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 194mila teu (-6,7% e -2,7%) e 851mila tonnellate di merci convenzionali (+4,3% e -1,5%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico degli oli minerali è stato di 963mila tonnellate (+59,9% e +6,2%).

Informare

Savona, Vado

Genova ha contato 54mila crocieristi (rispettivamente +1.001,5% e -58,8%) e 49mila passeggeri dei traghetti (+116,2% e +1,5%), mentre il porto di Savona-Vado ha totalizzato 30mila crocieristi (+1.523,9% e -40,6%). Nei primi undici mesi di quest'anno i due porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale hanno movimentato globalmente 59,17 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del +11,0% sullo stesso periodo del 2020 e un calo del -5,6% sullo stesso periodo del 2019, di cui 45,60 milioni di tonnellate movimentate dal porto di Genova (+11,0% e -7,5%) e 13,57 milioni di tonnellate dal porto di Savona-Vado Ligure (+11,0% e +1,4%). Nel settore dei passeggeri entrambi i porti hanno movimentato 566mila crocieristi (+178,1% e -71,0%) e 1,81 milioni di passeggeri dei traghetti (+38,4% e -26,1%). Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito.

Informatore Navale

Savona, Vado

"SALI A BORDO CON NOI" Corsica Sardinia Ferries ricerca medici di bordo

La Campagna di recruiting delle Navi Gialle **Vado** Ligure, 4 gennaio 2022 - Sei un medico? Sali a bordo con noi! "Siamo alla ricerca di medici di bordo, cogli l'opportunità di unirti alla squadra delle navi Gialle" Gli interessati possono candidarsi inviando il CV tramite il sito www.corsicaferries.it, alla rubrica 'Lavora con noi' www.corsica-ferries.it/lavoro Corsica Sardinia Ferries è una compagnia di navigazione, fondata nel 1968, che gestisce una flotta di 13 navi e si occupa direttamente di tutti i servizi all'utenza: dall'imbarco, all'accoglienza, al servizio di catering a bordo.



Ansa

Genova, Voltri

PORTI: MERLO (FEDERLOGISTICA), SUL PNRR RISCHIAMO UBRIACATURA

«Il Pnrr sta prendendo una piega pericolosa: rischiamo un'ubriacatura pesante in un Paese che già era privo di una pianificazione portuale. Anche perché al momento abbiamo due ministri dell'ambiente e nessun ministro dei trasporti». Lo ha detto Luigi Merlo, presidente di Federlogistica ed ex presidente del porto di Genova, intervenendo all'ottavo Forum dello Shipping organizzato dal Secolo XIX e The MediThelegraph. «È l'intero settore che avrebbe bisogno di una guida solida e pragmatica e in questo momento ne sento la mancanza. Per questo credo sia necessario per le imprese del settore logistico e portuale costituire un comitato di settore così da provare almeno a far sentire la propria voce». L'allarme sulla mancanza di una politica dedicata all'economia del mare trova una sponda anche in Confitarma: «Dobbiamo mettere in campo una compattezza per essere in grado di chiedere al governo di sporcarsi le mani» spiega il presidente Mario Mattioli, mentre Federagenti insiste sulla necessità di creare «un gabinetto di guerra perché le sfide che ci attendono sono complicate».

PORTI: MERLO (FEDERLOGISTICA), SUL PNRR RISCHIAMO UBRIACATURA
 (ANSA) - GENOVA, 14 DIC - «Il Pnrr sta prendendo una piega pericolosa: rischiamo un'ubriacatura pesante in un Paese che già era privo di una pianificazione portuale. Anche perché al momento abbiamo due ministri dell'ambiente e nessun ministro dei trasporti». Lo ha detto Luigi Merlo, presidente di Federlogistica ed ex presidente del porto di Genova, intervenendo all'ottavo Forum dello Shipping organizzato dal Secolo XIX e The MediThelegraph. «È l'intero settore che avrebbe bisogno di una guida solida e pragmatica e in questo momento ne sento la mancanza. Per questo credo sia necessario per le imprese del settore logistico e portuale costituire un comitato di settore così da provare almeno a far sentire la propria voce». L'allarme sulla mancanza di una politica dedicata all'economia del mare trova una sponda anche in Confitarma: «Dobbiamo mettere in campo una compattezza per essere in grado di chiedere al governo di sporcarsi le mani» spiega il presidente Mario Mattioli, mentre Federagenti insiste sulla necessità di creare «un gabinetto di guerra perché le sfide che ci attendono sono complicate». (ANSA).

Ansa

Genova, Voltri

PORTI: MONTI, IMPROROGABILE LA RIFORMA, LA IMPONE IL MERCATO

«Da presidente del porto di Civitavecchia ho ricevuto sei avvisi di garanzia, a Palermo non ancora ma me lo aspetto. Questo per dire quanto sia devastante l'eccesso di burocrazia nel nostro Paese e in particolare nel nostro settore». Lo ha detto Pasqualino Monti intervenendo all'ottavo Forum dello Shipping organizzato dal Secolo XIX e The MediTelegraph in corso all'Acquario di Genova. «La riforma delle Autorità portuali è un'emergenza - ha detto il presidente dell'Authority di Palermo ed ex presidente di **Assoporti** - è qualcosa che ci impone il mercato. All'estero i buoni esempi da seguire sono tantissimi: penso alla fondazione creata a Valencia o al porto di Barcellona, che partecipa attivamente alla gestione dei terminal come farebbe un'entità privata. In Italia siamo rimasti impantanati in una situazione non più al passo con i tempi. Da un lato abbiamo un governo che cerca di semplificare, dall'altra una burocrazia che disincentiva ed espone a pericoli anche di natura giudiziaria, come è capitato a me e a tanti altri». A proposito degli investimenti finanziati con il Pnrr, Monti ha detto: «Alcuni si riferiscono a opere progettate nel 2000 o prima, e già questo la dice lunga sulla capacità del Paese di innovare e progredire. Ma il problema è un altro: alle attuali condizioni solo un pazzo può immaginare di cantierare queste opere nei tempi previsti».

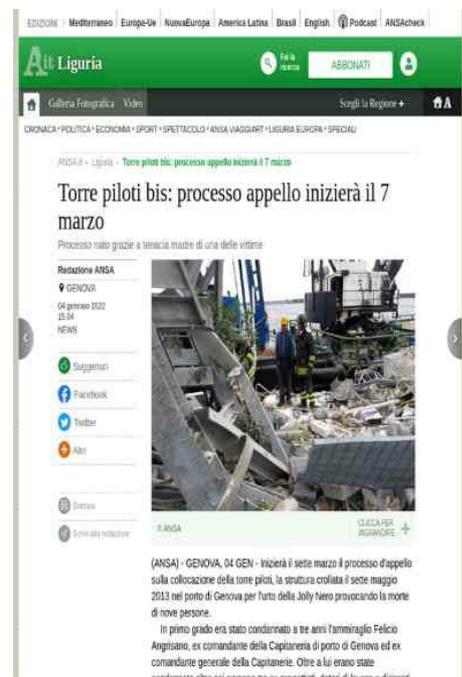
PORTI: MONTI, IMPROROGABILE LA RIFORMA, LA IMPONE IL MERCATO

Eccesso burocratico è diventato

(ANSA) - GENOVA, 14 DIC. - «Il presidente del porto di Civitavecchia ha ricevuto sei avvisi di garanzia, a Palermo non ancora ma me lo aspetto. Questo per dire quanto sia devastante l'eccesso di burocrazia nel nostro Paese e in particolare nel nostro settore». Lo ha detto Pasqualino Monti intervenendo all'ottavo Forum dello Shipping organizzato dal Secolo XIX e The MediTelegraph in corso all'Acquario di Genova. «La riforma delle Autorità portuali è un'emergenza - ha detto il presidente dell'Authority di Palermo ed ex presidente di Assoporti - è qualcosa che ci impone il mercato. All'estero i buoni esempi da seguire sono tantissimi: penso alla fondazione creata a Valencia o al porto di Barcellona, che partecipa attivamente alla gestione dei terminal come farebbe un'entità privata. In Italia siamo rimasti impantanati in una situazione non più al passo con i tempi. Da un lato abbiamo un governo che cerca di semplificare, dall'altra una burocrazia che disincentiva ed espone a pericoli anche di natura giudiziaria, come è capitato a me e a tanti altri». A proposito degli investimenti finanziati con il Pnrr, Monti ha detto: «Alcuni si riferiscono a opere progettate nel 2000 o prima, e già questo la dice lunga sulla capacità del Paese di innovare e progredire. Ma il problema è un altro: alle attuali condizioni solo un pazzo può immaginare di cantierare queste opere nei tempi previsti. (ANSA)

Torre piloti bis: processo appello inizierà il 7 marzo

(ANSA) - GENOVA, 04 GEN - Inizierà il sette marzo il processo d' appello sulla collocazione della torre piloti, la struttura crollata il sette maggio 2013 nel porto di Genova per l' urto della Jolly Nero provocando la morte di nove persone. In primo grado era stato condannato a tre anni l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova ed ex comandante generale della Capitanerie. Oltre a lui erano state condannate altre sei persone tra ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto. In cinque erano stati assolti. Il processo sulla costruzione era nato grazie alla tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. La procura aveva inizialmente chiesto l' archiviazione ma la donna si era opposta e il gip aveva ordinato al pm nuovi accertamenti Il filone principale sul crollo era arrivato già alla sentenza definitiva. Era stato assolto il pilota del porto Antonio Anfossi (in primo grado era stato condannato a quattro anni) ed erano state confermate le assoluzioni per Giampaolo Olmetti, comandante d' armamento, e per il terzo ufficiale Cristina Vaccaro. Gli Ermellini avevano però ordinato la riduzione delle pene per il comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni, per il primo ufficiale della nave Lorenzo Repetto e per il direttore di macchina Franco Giammoro. (ANSA).



Collocazione torre piloti, a marzo il via al processo d' appello

Dopo la chiusura del processo sulle cause del crollo, si torna in aula per il secondo grado del procedimento, aperto per accertare eventuali responsabilità in merito alla costruzione della struttura

Il tribunale di **Genova** ha fissato la data d' inizio del processo d' appello sulla collocazione della torre piloti. L' udienza si terrà il 7 marzo 2022. Il processo sulla costruzione era nato grazie alla tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime della tragedia avvenuta il 7 maggio 2013 nel **porto** di **Genova** per l' urto della Jolly Nero, in cui persero la vita nove persone. La procura aveva chiesto l' archiviazione del processo sulla costruzione, ma il gip aveva ordinato al pm nuovi accertamenti. In primo grado era stato condannato a tre anni l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di **porto** di **Genova** ed ex comandante generale della Capitanerie. Oltre a lui erano state condannate altre sei persone tra ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto. In cinque erano stati assolti. Nel filone principale sul crollo era stato assolto il pilota del **porto** Antonio Anfossi (condannato a quattro anni in primo grado) ed erano state confermate le assoluzioni per Giampaolo Olmetti, comandante d' armamento, e per il terzo ufficiale Cristina Vaccaro. La Cassazione aveva poi confermato le condanne e ordinato la riduzione delle pene per il comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni, per il primo ufficiale della nave Lorenzo Repetto e per il direttore di macchina Franco Giammoro.

Martedì, 4 Gennaio 2022 🔍 Navigato o molto navigato 📰 [citynews](#) 🔗 📄 🔒 👤 Accedi

GENOVATODAY 🔍

CRONACA MOLO / VIA AL MOLO GIANO

Collocazione torre piloti, a marzo il via al processo d'appello

Dopo la chiusura del processo sulle cause del crollo, si torna in aula per il secondo grado del procedimento, aperto per accertare eventuali responsabilità in merito alla costruzione della struttura

GT Redazione
04 gennaio 2022 18:48

[f](#) [t](#) [w](#)



GenovaToday è in caricamento, ma ha bisogno di JavaScript.

Pnrr e riforma: Bruxelles crocevia del destino dei porti italiani. Al via a Genova il Forum dello shipping

Simone Gallotti

Navi da crociera nel porto di Genova, uno degli scali leader del Mediterraneo (immagine d' archivio) L' ottava edizione del Forum 'Shipping and Intermodal Transport', il principale evento del settore in Italia, è in programma oggi, 14 dicembre, all' auditorium dell' Acquario di Genova simone gallotti 13 Dicembre 2021 Genova - I destini dei porti italiani passano dall' Europa. Bruxelles è il crocevia del futuro degli scali. In positivo, con l' arrivo della pioggia di miliardi del Pnrr che, almeno nelle intenzioni del governo, dovrà trasformare le nostre banchine in gioielli a impatto zero sull' ambiente. Ma dalla Commissione passerà anche la decisione che potrebbe cambiare per sempre le Authority portuali.



Il Forum dello Shipping a Genova, Monti e Signorini: E' urgente riformare le Autorità di sistema portuale

Genova "Sulle nostre autostrade ci sono troppi incidenti. Una riflessione sulla pressione dei cantieri va fatta, non ci sono dubbi". Lo ha detto il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti aprendo l'ottava edizione del Forum dello Shipping, a proposito dei problemi che anche questa mattina, martedì 14 dicembre, si sono materializzati sull'autostrada A12. Il Forum Shipping and intermodal transport è l'evento annuale organizzato da Secolo XIX e The MediTelegraph, giunto all'ottava edizione, che quest'anno è dedicato a Dal Green Deal al Pnrr: la logistica motore della ripresa. L'evento è stato ospitato all'Acquario di Genova. Per seguire l'evento in diretta registrarsi qui [Stiamo usando](#) ha aggiunto Toti riferendosi al Pnrr - soldi a debito, se non aumentiamo la produttività del Paese ci troveremo con un paese più moderno, ma con più debito, e non riusciremo a pagare lo sviluppo. Per quanto riguarda le opere previste in Liguria le prime vere opere della nuova generazione le vedremo cantierate nel 2023, ha detto Toti. La diga andrà in gara nei prossimi 6-8 mesi, sempre che non ci siano ricorsi. Ma le opere pensate oggi non potranno essere realizzate entro il 2025. Il Pnrr pagherà opere pensate nel passato e in corso di realizzazione, liberando risorse per le nuove opere che concluderemo ben oltre il 2025. Signorini: Porti, cambiare il modello delle Authority Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, Paolo Signorini, ha sottolineato come il sistema di Authority italiano non funzioni e come fra i primi porti del mondo non ci sia nessuno che adotti questo modello. A fine anni 1980 primi anni 1990 la Banca d'Italia e il ministero del Tesoro hanno guidato la trasformazione in Spa delle cosiddette banche pubbliche. Non potendo privatizzare il sistema bancario, il primo step era questa trasformazione. Io vedrei bene fare questo percorso anche per i porti: dare una struttura di società di capitali alle Authority, che darebbe loro una maggiore manovrabilità mantenendole pubbliche, senza stravolgerne l'aspetto regolatorio Toti: Il piano per l'ex Ilva riguarda tutto il Paese Il nuovo piano industriale dell'ex Ilva "credo sia stato ben delineato, se non lo si mette in atto oggi, non lo si metterà in atto mai. Riuscire a salvare l'acciaio e, al contempo, realizzare una transizione ecologica verso fonti non fossili di alimentazione è qualcosa di molto ambizioso, che non riguarda solo Ilva, ma il Paese tutto. E' chiaro che serve uno sforzo non solo dell'azienda, ma anche del governo". Così il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti commentando il piano di rilancio e riconversione energetica di Acciaierie d'Italia. Il governatore, che ieri ha partecipato al tavolo al ministero dello Sviluppo economico, ribadisce che "per quanto ci riguarda, ho chiesto e ottenuto una particolare attenzione per Genova, che non ha l'area a caldo da molto tempo, ma un accordo di programma che lega l'utilizzo di aree portuali pregiate a livelli occupazionali che devono essere garantiti, ma che potrebbero essere utilizzate anche per aumentare



ulteriormente il Pil cittadino". Toti: Logistica: i soldi spesi per la Liguria rendono competitiva l'Italia "I soldi spesi sul sistema della logistica della Liguria non sono soldi spesi solo per la Liguria ma per la competitività del sistema". Lo ha detto il governatore ligure Giovanni Toti commentando le parole del presidente di Confindustria Carlo Bonomi che ieri, a Genova, aveva parlato della centralità dello sviluppo del porto di Genova. "Metà delle merci in entrata e in uscita del nostro Paese partono dai porti di Genova - ha detto Toti -, il sistema crocieristico della Liguria, da Spezia a Savona passando per la stazione marittima di Genova, è il primo di Italia, le autostrade del mare hanno un importante terminale per i semirimorchi che interessano i porti sia di Genova che di Savona - ha ricordato Toti -. Quindi investire qui vuol dire dare una logistica a costi più competitivi alle imprese e vuol dire dare una mano a far ripartire il Paese". In questo senso, ha sottolineato il governatore ligure, sono fondamentali "Terzo Valico, passante, Pontremolese con le nuove dighe per le grandi navi porta contenitori, raddoppio della stazione marittima... insomma - ha concluso - le opere sono davvero tante per la prima volta e tutte concentrate in un arco di tempo che sembra a portata di mano". Monti: La riforma delle Authority è un'emergenza "Da presidente del porto di Civitavecchia ho ricevuto sei avvisi di garanzia, a Palermo non ancora ma me lo aspetto. Questo per dire quanto sia devastante l'eccesso di burocrazia nel nostro Paese e in particolare nel nostro settore". Lo ha detto Pasqualino Monti intervenendo all'ottavo Forum dello Shipping organizzato dal Secolo XIX e The MediTelegraph all'Acquario di Genova. "La riforma delle Autorità portuali è un'emergenza - ha detto il presidente dell'Authority di Palermo ed ex presidente di **Assoport** - è qualcosa che ci impone il mercato. All'estero i buoni esempi da seguire sono tantissimi: penso alla fondazione creata a Valencia o al porto di Barcellona, che partecipa attivamente alla gestione dei terminal come farebbe un'entità privata. In Italia siamo rimasti impantanati in una situazione non più al passo con i tempi. Da un lato abbiamo un governo che cerca di semplificare, dall'altra una burocrazia che disincentiva ed espone a pericoli anche di natura giudiziaria, come è capitato a me e a tanti altri". A proposito degli investimenti finanziati con il Pnrr, Monti ha detto: "Alcuni si riferiscono a opere progettate nel 2000 o prima, e già questo la dice lunga sulla capacità del Paese di innovare e progredire. Ma il problema è un altro: alle attuali condizioni solo un pazzo può immaginare di cantierare queste opere nei tempi previsti".

Dal Green Deal al Pnrr: la logistica motore della ripresa: a Genova il Forum dello Shipping

L'evento italiano dedicato a shipping e logistica organizzato dalle testate del gruppo editoriale Gedi (The MediTelegraph, Il Secolo XIX, L' Avvisatore Marittimo, TTM)

The screenshot shows the website interface for 'IL SECOLO XIX'. At the top, there is a navigation bar with links for 'MILI TEMATICI', 'CULTURA E SPETTACOLI', 'MAGAZINE', 'EVENTI', 'TRONCA AUTO', 'ARAVIO', and 'LA STAMPA'. Below this, the site's name 'IL SECOLO XIX' is prominently displayed in a blue serif font, with 'VIDEO' underneath. A secondary navigation bar includes 'VEDI SIMILE', 'NEWSLETTER', 'LEGGI IL QUOTIDIANO', 'ABBONATI', and 'REGALA'. A menu on the right lists 'ALTRI' categories: 'Le altre categorie: Divertimento, Motori, Tecnologia, Il Gusto, Moda e Beauty, I nostri speciali'. A horizontal menu below the site name lists various regions: 'VIDEO: GENOVA', 'LEVANTE', 'SARONIA', 'IMPERIA', 'SPEZIA', 'ITALIA', 'MONDO', 'SPORT'. The main article title is repeated: 'Dal Green Deal al Pnrr: la logistica motore della ripresa: a Genova il Forum dello Shipping'. A link 'Video > Genova' is visible above the title. A button 'ORA IN HOMEPAGE' is located to the right of the title.

Shipping, operatori in pressing sul ministro: 'Manca la regia del governo, ora serve una guida pragmatica'

Simone Gallotti

Un lettore del Secolo XIX al Forum dello shipping Il cluster marittimo si compatta ed elenca le richieste a Giovannini. Merlo: 'Abbiamo due ministri dell' Ambiente, nessuno ai Trasporti' simone gallotti 15 Dicembre 2021 Genova - Quell' insofferenza prima solo sussurrata, poi un po' più evidente, adesso è diventata esplicita. Manca una regia politica al settore e il maggiore indiziato è il ministro dei Trasporti, Enrico Giovannini . Una mancanza che avvertono i presidenti dei porti (in modo più sottile), ma adesso insorgono gli operatori . Luigi Merlo , presidente di Federlogistica: «Il Pnrr sta prendendo una piega pericolosa.

The screenshot shows the website interface for 'IL SECOLO XIX'. At the top, there are navigation links for 'ANALI FENAMICI', 'CULTURA E SPETTACOLI', 'MAGAZINE', 'EVENTI', 'TRONIA AUTO', 'ARABICI', and 'LA STAMPA'. Below this is a search bar and social media icons. The main article title is 'Shipping, operatori in pressing sul ministro: "Manca la regia del governo, ora serve una guida pragmatica"'. The author is 'Simone Gallotti'. The article is categorized under 'Economia'. To the right, there is a sidebar with 'LEGGI ANCHE' section containing two related articles: 'Montani, per Carige un banchiere ristrutturatore. Radici genovesi e tifo blucerchiato' and 'Ex Ilva, visita dell'ad di Acciaierie d'Italia a Cornigliano. La Fiom: "Basta passerelle, senza investimenti fra due anni a Genova si chiude"'. The article content is partially obscured by a 'CONTENUTO RISERVATO AGLI ABBONATI' watermark.

A Genova l'ottava edizione del Forum dello Shipping: il video integrale dell'evento

L'ottava edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport" è andata in scena martedì 14 dicembre all'Acquario di Genova. "Dal Green Deal al PNRR: la logistica motore della ripresa" il titolo dell'evento. Tra i relatori Stefano Messina, Mario Mattioli, Rodolfo Giampieri, Pasqualino Monti, Paolo Signorini, Mario Sommariva, Luigi Merlo, Alessandro Santi, Nereo Marcucci, Davide Falteri.



The screenshot shows the website interface for 'IL SECOLO XIX VIDEO'. At the top, there is a navigation bar with categories like 'MILI TEMATICI', 'CULTURA E SPETTACOLI', 'MAGAZINE', 'EVENTI', 'TRONCA AUTO', 'ARZAVIO', and 'LA STAMPA'. Below this, there are social media icons for Facebook, Twitter, Instagram, and YouTube, along with a 'METEO' button. A secondary navigation bar includes 'VEDI SIMILE', 'NEWSLETTER', 'LEGGI IL QUOTIDIANO', 'ABBONATI', and 'REGALA'. A main navigation menu lists various categories: VIDEO, GENOVA, LEVANTE, SAVONA, IMPERIA, SPEZIA, ITALIA, MONDO, SPORT. On the right side, there is a section titled 'ALTRI:' with sub-categories: 'Le altre categorie: Diverimento, Motori, Tecnologia, Il Gusto, Moda e Beauty.' Below this, there is a section for 'I nostri speciali'. The main content area features a video player with the title 'A Genova l'ottava edizione del Forum dello Shipping: il video integrale dell'evento' and a 'Video » Economia' breadcrumb. A button labeled 'ORA IN HOMEPAGE' is also visible.

Informare

Genova, Voltri

A novembre il traffico delle merci nei porti liguri di Genova e Savona-Vado è cresciuto del +6,7%

Carichi containerizzati in calo del -1,6% Lo scorso novembre i porti liguri di Genova e **Savona-Vado** hanno movimentato un traffico delle merci pari a 5,21 milioni di tonnellate, con un incremento del +6,7% sul novembre 2020 e un lieve rialzo del +0,3% sul mese di novembre dell' anno pre-pandemia 2019. Se le rinfuse liquide e solide hanno registrato incrementi rispettivamente del +25,2% e del +10,5% sul novembre 2019 e flessioni del -3,3% e del -5,0% sul novembre 2019, tendenza seguita anche dalle merci convenzionali con rispettivamente +0,9% e -3,0%, viceversa le merci containerizzate hanno segnato un decremento del -1,6% sul novembre 2020 e una crescita del +6,2% sul novembre 2019. Inoltre, se il solo **porto** di **Savona-Vado** Ligure, con 1,24 milioni di tonnellate movimentate a novembre 2021, ha registrato una diminuzione del -5,9% sul novembre 2020 e un aumento del +2,4% sul novembre 2019, invece il **porto** di Genova, con 3,97 milioni di tonnellate complessive, ha segnato un incremento del +11,4% sul novembre 2020 e un calo del -0,4% sul novembre 2019. In particolare, lo scorso novembre il **porto** del capoluogo ligure ha movimentato 2,68 milioni di tonnellate di merci varie, con una riduzione del -1,3% sul novembre 2020 e una contrazione del -3,2% sul novembre 2019, incluse 1,83 milioni di tonnellate di merci containerizzate (rispettivamente -3,7% e -4,0%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 194mila teu (-6,7% e -2,7%) e 851mila tonnellate di merci convenzionali (+4,3% e -1,5%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico degli oli minerali è stato di 963mila tonnellate (+59,9% e +6,2%), quello degli oli vegetali e vino di 28mila tonnellate (+84,3% e +35,0%) e il traffico dei prodotti chimici di 34mila tonnellate (-1,9% e -27,4%). Nel comparto delle rinfuse secche il traffico commerciale è stato di 63mila tonnellate (+91,5% e +6,8%) e quello industriale di 141mila tonnellate (+26,0% e +20,0%). Lo scorso novembre a **Savona-Vado** Ligure il solo traffico di merci varie è ammontato a 616mila tonnellate (+2,1% sul novembre 2020 e +38,5% sul novembre 2019), di cui 330mila tonnellate di rotabili (rispettivamente -4,6% e -7,5%), 243mila tonnellate di merci in container (+17,9% e +427,0%), 27mila tonnellate di frutta (-9,4% e +2,1%), 12mila tonnellate di prodotti forestali (-36,3% e +34,3%) e 3mila tonnellate di acciai (+12,9% e -53,6%). Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 466mila tonnellate (-13,4% e 17,7%), di cui 432mila tonnellate di petrolio greggio (15,7% e 18,2%), 29mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+44,8% e -12,2%) e 6mila tonnellate di altri carichi (-12,9% e -5,2%). Le rinfuse solide si sono attestate a 155mila tonnellate (13,9% e -23,0%), incluse 53mila tonnellate di carbone (+3,2% e -57,7%), 32mila tonnellate di cereali e semi oleosi (+3,2% e -57,7%), 27mila tonnellate di minerali (+88,7% e +54,7%) e 42mila tonnellate di altre rinfuse secche (-14,6% e +9,7%). Quanto al traffico dei passeggeri, a novembre 2021 il **porto** di



A novembre il traffico delle merci nei porti liguri di Genova e Savona-Vado è cresciuto del +6,7%

Carichi containerizzati in calo del -1,6%

Lo scorso novembre i porti liguri di Genova e Savona-Vado hanno movimentato un traffico delle merci pari a 5,21 milioni di tonnellate, con un incremento del +6,7% sul novembre 2020 e un lieve rialzo del +0,3% sul mese di novembre dell'anno pre-pandemia 2019. Se le rinfuse liquide e solide hanno registrato incrementi rispettivamente del +25,2% e del +10,5% sul novembre 2019 e flessioni del -3,3% e del -5,0% sul novembre 2019, tendenza seguita anche dalle merci convenzionali con rispettivamente +0,9% e -3,0%, viceversa le merci containerizzate hanno segnato un decremento del -1,6% sul novembre 2020 e una crescita del +6,2% sul novembre 2019.

Inoltre, se il solo porto di Savona-Vado Ligure, con 1,24 milioni di tonnellate movimentate a novembre 2021, ha registrato una diminuzione del -5,9% sul novembre 2020 e un aumento del +2,4% sul novembre 2019, invece il porto di Genova, con 3,97 milioni di tonnellate complessive, ha segnato un incremento del +11,4% sul novembre 2020 e un calo del -0,4% sul novembre 2019.

In particolare, lo scorso novembre il porto del capoluogo ligure ha movimentato 2,68 milioni di tonnellate di merci varie, con una riduzione del -1,3% sul novembre 2020 e una contrazione del -3,2% sul novembre 2019, incluse 1,83 milioni di tonnellate di merci containerizzate (rispettivamente -3,7% e -4,0%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 194mila teu (-6,7% e -2,7%) e 851mila tonnellate di merci convenzionali (+4,3% e -1,5%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico degli oli minerali è stato di 963mila tonnellate (+59,9% e +6,2%), quello degli oli vegetali e vino di 28mila tonnellate (+84,3% e +35,0%) e il traffico dei prodotti chimici di 34mila tonnellate (-1,9% e -27,4%).

Informare

Genova, Voltri

Genova ha contato 54mila crocieristi (rispettivamente +1.001,5% e -58,8%) e 49mila passeggeri dei traghetti (+116,2% e +1,5%), mentre il porto di Savona-Vado ha totalizzato 30mila crocieristi (+1.523,9% e -40,6%). Nei primi undici mesi di quest'anno i due porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale hanno movimentato globalmente 59,17 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del +11,0% sullo stesso periodo del 2020 e un calo del -5,6% sullo stesso periodo del 2019, di cui 45,60 milioni di tonnellate movimentate dal porto di Genova (+11,0% e -7,5%) e 13,57 milioni di tonnellate dal porto di Savona-Vado Ligure (+11,0% e +1,4%). Nel settore dei passeggeri entrambi i porti hanno movimentato 566mila crocieristi (+178,1% e -71,0%) e 1,81 milioni di passeggeri dei traghetti (+38,4% e -26,1%). Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

La crociera inaugurale dell' Andrea Doria

Quasi settant'anni fa, durante le festività natalizie, l'ammiraglia della flotta italiana navigò tra i più importanti porti del Mediterraneo

di Francesco Pittaluga - DL News Dopo le prove tecniche di prassi col solo equipaggio di condotta presente a bordo, era norma per la società Italia di Navigazione fare effettuare una crociera di presentazione alle proprie unità. Di solito si trattava di brevi trasferte di alcuni giorni, massimo una settimana, nell'ambito delle acque mediterranee con a bordo i funzionari della compagnia, pochi invitati fra cui spiccavano agenti di viaggio e di commercio ed un certo numero di ospiti paganti fra i quali anche alcuni rappresentanti delle maestranze che avevano costruito la nave stessa e che usufruivano di tariffe particolarmente vantaggiose: una specie di viaggio-premio a prezzi scontati, in un'epoca in cui la crociera non era ancora il fenomeno di vacanza di massa dei nostri giorni ma un'esperienza di viaggio di piacere ancora riservata in genere ad una élite ristretta e particolarmente facoltosa. Inoltre queste brevi crociere servivano agli armatori per sperimentare e mettere a punto le risorse ricettive delle loro nuove unità prima di lanciarle in traversate decisamente più impegnative al di là dell'oceano. Per l'Andrea Doria si fecero le cose in grande. Nel caso dell'Andrea Doria si fecero invece le cose in grande: certi della perfetta efficienza delle strutture di bordo sia tecniche che ricettive, si pensò ad una articolata crociera di due settimane che avrebbe coperto - nel dicembre del 1952 - l'arco di tutte le festività da Natale a Capodanno compresa l'Epifania e avrebbe portato il nuovo transatlantico a farsi conoscere presso la sua futura potenziale clientela in Paesi che già usufruivano dei servizi offerti dall'Italia di Navigazione ma scalando anche in porti e località dove poi non avrebbe mai più attraccato. Lasciandovi però un ricordo indelebile e costituendo ad un tempo un importante biglietto da visita per i traffici a venire della compagnia stessa, nel momento in cui, fra le altre cose, l'American Export Line, armatrice sulle rotte del Nord-Atlantico dei prestigiosi transatlantici Constitution e Independence, stava per cedere di nuovo la piena gestione e la conseguente autonomia alla Società Italia dopo le limitazioni imposte dal trattato di pace del 1945 e quindi in tale prospettiva l'immissione in linea dell'Andrea Doria costituiva anche motivo di riscatto e simbolo di una piena autonomia operativa che si riconquistava dopo un decennio di subordinazione al concorrente americano. Preceduta da una toccante cerimonia avvenuta il 20 dicembre in cui il cardinale Giuseppe Siri benedirà la nave conferendole il titolo di parrocchia e dedicherà la cappella di bordo a San Francesco da Paola, patrono dei naviganti, affidandola alle cure di Don Sebastiano Natta, nei giorni immediatamente successivi proseguirono frenetici gli ultimi ritocchi mentre la stampa e la radio nazionale, in assenza ancora della televisione, diffondevano la notizia dell'imminente partenza. Fu così che, impavesata a festa, a sirene spiegate, col suo bell'

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

[Mostra maggiori informazioni](#)

Informazioni Marittime

ARMATORI - CULTURA 04/01/2022

La crociera inaugurale dell'Andrea Doria

Quasi settant'anni fa, durante le festività natalizie, l'ammiraglia della flotta italiana navigò tra i più importanti porti del Mediterraneo



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

abete di Natale opportunamente stellato e assicurato al parapetto del Ponte Lance fra le piscine delle classi cabina e turistica, fra un tripudio di saluti, bande suonanti e miriadi di coriandoli e stelle filanti che facevano un tutt'uno a mò di tappeto festante e multicolore fra la nave e la banchina, l'Andrea Doria inaugurò felicemente la sua carriera sui mari quel pomeriggio del 23 dicembre 1952: i giorni del dramma erano ancora lontani e nessuno poteva immaginare che il bel sogno sarebbe durato soltanto tre anni e otto mesi. Nessuno e tantomeno il Comandante Piero Calamai, alla guida dell'ammiraglia della Flotta Passeggeri Italiana fin da questa prima crociera inaugurale. E con lui il suo stato maggiore, composto dai migliori ufficiali di coperta e di macchina della compagnia come pure selezionatissimi erano stati i componenti della parte alberghiera, affidata al capo commissario Leonardo Pescarolo già primo ufficiale dell'Elettra di Marconi nel 1922 e ufficiale sui vari Conti del Lloyd Sabauda d'anteguerra. Assieme a lui il primo cameriere Umberto Vida, già direttore di grandi alberghi fra cui il Grand Hotel delle Rose di Rodi, il Gallia e il Porta d'Oro di Milano e, fra gli altri, Egidio Poletti, capo degli chef di bordo con una grande esperienza maturata nei più rinomati ristoranti europei e a bordo di Conte Rosso, Verde, di Savoia e Roma. Per l'itinerario, trattandosi di un periodo invernale si era ovviamente pensato ad una rotta verso le acque più calme e il clima più caldo possibile, tenendo ovviamente conto che comunque con due settimane a disposizione non si potevano di certo raggiungere i Mari del Sud o i Caraibi e fare rientro in tempo utile a **Genova** per essere pronti alla prima traversata per New York prevista in partenza il 14 gennaio 1953. Si optò quindi per le Isole Canarie, che notoriamente godevano di clima mite anche in inverno, arricchendo l'itinerario di alcuni scali di indubbia attrazione turistica e di primario interesse commerciale per la società armatrice stessa. Nel complesso la scelta fu felice ed anche il tempo, pressoché clemente per tutta la durata della crociera, contribuì al successo dell'iniziativa in cui l'Italia di Navigazione aveva riposto grandi speranze. In relazione a ciò anche gli ospiti della nave, a parte i passeggeri paganti, erano stati debitamente selezionati: fra quelli di maggiore riguardo avevamo la madrina della nave, Signora Giuseppina Saragat, moglie dell'allora Ministro della Marina Mercantile e futuro Presidente della Repubblica; poi, oltre ai massimi dirigenti dei cantieri Ansaldo e della società Italia, Egidio Dana direttore generale della Finmare, l'ammiraglio Raffaele De Courten presidente del Lloyd Triestino col suo omologo per l'Adriatica conte Foscari. Con loro i marchesi Doria, la marchesa Visconti di Modrone e i conti Bruzzo di **Genova** cui facevano compagnia illustri esponenti dello "shipping" internazionale, tutti graditi ospiti anche se in alcuni casi acerrimi concorrenti come Jean Marie, presidente della Compagnie Generale Transatlantique francese e Tarleton Winchester della United States Lines. Alle 16 in punto l'Andrea Doria sciolse gli ormeggi: idealmente tutta la città di **Genova** salutava quella sua nuova meravigliosa figlia che portava orgogliosamente sulla poppa il nome della città. Fra coloro che non erano potuti andare direttamente al **porto**, tanti erano quelli che si erano assiepati lungo la Circonvallazione a Mare per ammirare la prima uscita della nuova unità. Nel frattempo, per i mille fortunati passeggeri presenti a bordo,

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

ivi compresi i circa quattrocento ospiti della classe turistica costituiti in massima parte da lavoratori che avevano contribuito alla costruzione della nave ed avevano usufruito, per loro e familiari al seguito, di speciali biglietti a prezzo agevolato emessi dall' ENAL-Ente Nazionale Assistenza Lavoratori ed i sessanta e più giornalisti delle principali testate europee e statunitensi, iniziarono quelli che saranno ricordati da tutti come quindici giorni splendidi passati all' insegna del lusso e del divertimento. Il 24 dicembre vedrà il primo dei tanti cocktail del Comandante e la cena della vigilia di Natale dove le signore presenti a bordo avranno una prima occasione di sfoggiare le tante mises che era allora consuetudine indossare nelle serate di gala a bordo di tutti i transatlantici del mondo, laddove per i signori era d' obbligo lo smoking o almeno il dinner-jacket. Poco prima della mezzanotte i passeggeri poterono ammirare dai ponti esterni le luci della costa europea che si avvicinavano a quelle della costa africana: doppiando Gibilterra a distanza ravvicinata, al suono delle sirene del Doria fece riscontro da terra quello delle campane delle due Cattedrali, la cattolica Santa Maria Incoronata e l' anglicana Santa Trinità, mentre nella sala delle feste di Prima Classe monsignor Natta celebrava la S. Messa di Mezzanotte. Il giorno di Natale il transatlantico incontrò per la prima volta le acque di quell' Oceano Atlantico di cui sarà primo protagonista per alcuni anni e che ne sono la tomba da settantacinque e poi, a soli due giorni di navigazione a tutta forza da **Genova**, entrò in un clima inaspettatamente estivo consentendo ai più disinvolti di popolare le piscine di bordo come se si fosse stati all' Equatore o ai Caraibi. All' alba del giorno di Santo Stefano la nave attraccò a Casablanca, primo scalo di quella crociera: una lunga sosta di 48 ore avrebbe consentito ai croceristi di visitare le località più interessanti del Marocco da Rabat a Tetuàn a Marrakesh mentre le autorità francesi e marocchine offrirono un grande ricevimento riservato ai dirigenti ed agli ufficiali della società armatrice nella lussuosa villa del notabile locale Madani Cabadi. Da Casablanca l' Andrea Doria salperà il 28 dicembre alle 8 del mattino e, dopo un' intera giornata di piacevole navigazione e avere percorso alla massima velocità consentita le 520 miglia che la separavano dal **porto** più lontano della sua crociera, alle 8 del 29 dicembre sarà a Las Palmas nell' isola di Gran Canaria per una sosta di dieci ore dedicate alle varie escursioni organizzate per i passeggeri e dare modo di visitare la nave agli agenti di viaggio locali che avevano stretti rapporti commerciali con l' Italia di Navigazione. Da Las Palmas dopo una sera e una notte di traversata nuovo scalo a Funchal, capoluogo dell' isola di Madera, dove avrà epilogo con una commovente cerimonia quella vicenda fra il pubblico ed il privato che incuriosirà passeggeri ed equipaggio fino alla sua conclusione nella Cattedrale dell' isola e che era già iniziata nei locali della dogana di **Genova** durante le operazioni di imbarco, dove un' anziana distinta signora viennese si era presentata con un alberello di abete che non senza alcune iniziali resistenze le era stato consentito di portare a bordo. "E' per il nostro ultimo Kaiser!" ripeteva in tedesco la signora a chiunque le chiedesse spiegazioni: in effetti, col consenso del borgomastro di Vienna, l' alberino era stato espantato dai giardini di Schonbrunn con l' intenzione di trapiantarlo a Madera ai piedi della tomba di Carlo I, l' ultimo imperatore

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

d' Austria morto in esilio nel 1922 proprio nell' isola atlantica dove l' Andrea Doria avrebbe fatto scalo. Compiuta questa toccante operazione, la passeggera austriaca tornò commossa e soddisfatta a bordo assieme al resto dei passeggeri che rientravano dalle escursioni carichi dei prodotti tipici locali, dai fini ricami fatti dalle artigiane isolate ai pellami, ai vimini intrecciati, ai vini tipici già da tempo famosi ma che, contrariamente ad oggi, non erano allora facilmente reperibili in Italia quali il Verdhele, la Malvasia locale, il vino Tinto, e il Mosca del. Ultimo dell' anno in navigazione anche se la sera di San Silvestro il Doria giungerà molto opportunamente a Lisbona dopo avere attraversato una tempesta moderata con mare a forza 6 e venti fino a 120 km/h: per una felice combinazione il Cenone di Capodanno ebbe luogo nelle tranquille acque del porto fluviale sul Tago all' ormeggio presso il Quai d' Alcantara. Sarà l' evento gastronomico clou della crociera, con 30 portate a tavola ed oltre 50 al buffet successivo, cui seguirà una intera nottata di balli sudamericani di gran moda allora nelle varie sale feste presenti a bordo o di musica più soft e raffinata presso il night-club "Belvedere" sul fronte di proravia del Ponte Lance. L' Andrea Doria trascorrerà a Lisbona i primi due giorni del 1953: da sempre scalo importante per la Società Italia soprattutto per i collegamenti verso l' America Latina, verrà visitata dai maggiorenti locali fra cui i ministri del commercio, del turismo e della marina portoghesi. Tutti resteranno ammirati dalla nuova ammiraglia italiana mentre i suoi passeggeri avranno modo di conoscere la capitale lusitana e di visitarne gli splendidi dintorni, da Sintra a Estoril o di spingersi in pellegrinaggio fino a Fatima. Qualcuno organizzerà un' escursione al suggestivo Capo da Roca, il punto più occidentale del Continente Europeo, mentre pare che un piccolo gruppo di nostalgici sia stato ricevuto da Umberto II di Savoia nella sua villa di Cascais dove l' ultimo sovrano d' Italia si trovava in esilio fin dal 1947. A tale proposito si dice anche che l' ex-monarca si sia fatto portare in automobile a vedere da lontano la nuova ammiraglia e che se ne sia detto ammirato, al pari del Conte di Savoia di cui aveva a suo tempo presenziato al varo assieme alla consorte Maria José del Belgio e che era stato il suo transatlantico preferito. Da Lisbona il Doria salperà alle 16.30 del 2 gennaio e alle 9 del mattino successivo sarà a Cadice, porto di Siviglia dove tanti andranno in escursione alla scoperta delle tante testimonianze che legano la capitale dell' Andalusia alla nostra storia marinara fin dall' epoca delle grandi esplorazioni geografiche, quando i navigatori italiani, "in primis" Colombo, ne erano protagonisti e di conseguenza anche di casa in questi luoghi. Alle tre di notte del 4 gennaio lascerà Cadice e rientrerà nel Mediterraneo per un intero giorno di navigazione giungendo alle 8 del mattino a Palma di Majorca per una sosta di 10 ore. Anche qui le navi della Società Italia erano molto conosciute per i frequenti approdi turistici e anche la nuova ammiraglia ricevette la calorosa accoglienza che ci si aspettava. Una magnifica giornata di sole consentì piacevoli visite al centro storico di Palma con la sua magnifica cattedrale gotica, al castello di Bellver ed alle più lontane Grotte del Drago, a Manacor patria della lavorazione delle famose perle majorchine fino a Valldemosa, in quello che fu uno dei teatri dove si svolse l' infelice vicenda del tormentato amore ottocentesco fra il musicista

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

polacco Chopin e la scrittrice francese George Sand. Lasciata Palma, la nave getterà le ancore nella rada di Cannes nel primo pomeriggio del 6 gennaio, giorno dell' Epifania, festeggiata la sera precedente con l' ennesima e ultima cena di gala. Sarà la prima di tante tappe successive, visto che lo scalo della Costa Azzurra sarà abituale in andata e ritorno nel servizio di linea che l' Andrea Doria svolgerà regolarmente di lì a poco. Anche qui molti ad attenderla fra autorità, visitatori autorizzati e curiosi, tutti assiepati sulla "Croisette" in vista di quella bellissima nave che, in assenza di transatlantici francesi dai porti mediterranei per il Nord America, avrebbe al pari delle sue consorelle costituito per i passeggeri d' oltralpe una valida alternativa ai piroscafi nazionali, più grandi ma costretti a percorrere rotte molto meno favorite dal punto di vista climatico in partenza da Le Havre e Cherbourg. La sosta fino all' una di notte, seppur relativamente breve, consentirà di visitare Nizza, il Principato di Monaco e, per gli appassionati del gioco d' azzardo, di fare un salto fra i vari casinò presenti nella zona, in primis quello di Montecarlo. A **Genova** dopo la crociera inaugurale di Natale e Capodanno Dopo una breve traversata lungo una Riviera Ligure di Ponente ancora immersa nel sonno, alle 8.15 del mattino del 7 gennaio l' Andrea Doria ormeggerà di nuovo alla Stazione Marittima del **porto** di **Genova** dopo avere felicemente portato a termine questa crociera inaugurale di Natale e Capodanno ed avere fra le altre cose assolto brillantemente per la prima volta il suo ruolo non solo di lussuosa nave passeggeri ma anche di ambasciatrice del migliore Made in Italy, annunciato fin da lontano dai colori della sua aerodinamica ciminiera che erano il bianco, il rosso e il verde del nostro Tricolore. In attesa della imminente partenza per New York, nei giorni successivi sarebbe stata aperta alle visite di autorità e comuni cittadini per iniziare poi la sua prestigiosa carriera che tutti conosciamo e che si interromperà bruscamente la notte del 25 luglio 1956 col conseguente affondamento presso le secche di Nantucket Island nella mattinata del giorno successivo. Oggi ciò che ancora resta del suo scafo giace su quei fondali freddi ad una profondità di circa settanta metri: ormai sono poca cosa, come nel Regno dei Più sono anche la maggior parte di coloro che vi hanno navigato sopra, sia come passeggeri che come equipaggio. Il ricordo però è sempre vivo, negli ambienti marittimi e non solo: fra le varie iniziative, oltre ai convegni, alle commemorazioni ed ai tanti libri e documentari che questa splendida unità suscita e promuove ancora, recentemente la città di **Genova** ha voluto dedicare la suggestiva scalinata del borgo cittadino di Boccadasse al Comandante Calamai, in segno di omaggio a lui, al suo equipaggio e a chiunque abbia avuto a che fare con l' Andrea Doria che, come capita purtroppo a volte proprio agli amici più belli, onesti e puliti, ha fatto una fine immeritata e prematura. Riscattata oggi dal suo ricordo, mantenuto fortunatamente sempre vivo da chi non vuole che le belle cose del nostro passato, non solo marittimo, vengano dimenticate. E fra queste belle cose c' è senz' altro l' Andrea Doria che, mentre concludo queste righe, mi piace immaginare come se fosse ancora alla vigilia di quella crociera inaugurale, in partenza il 23 dicembre da **Genova**, in procinto di lasciare festosa il **porto** transitando davanti al mare di Boccadasse dove anche lei saluterà con le sirene di bordo il suo Comandante

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

e tutta una città che l' ha amata, ne è stata orgogliosa e non la dimenticherà mai.

Ecco Kalypso di Rif Line

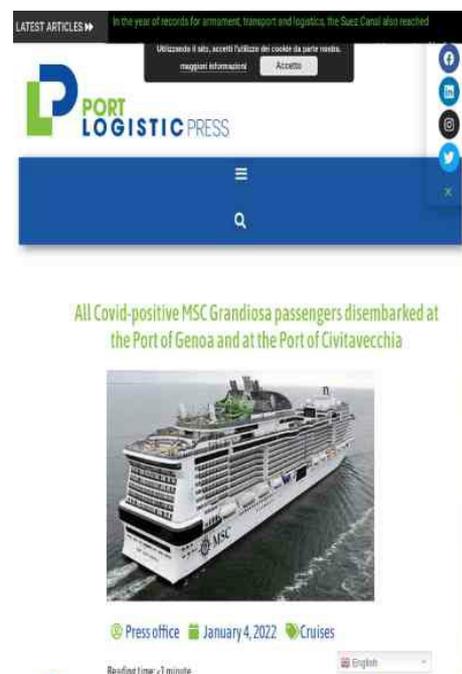
ROMA In questi giorni nasce Kalypso, la nuova compagnia di navigazione di proprietà di Rif Line, gruppo di logistica internazionale guidato da Francesco Isola. La flotta di Kalypso è al momento composta da 3 navi, alle quali se ne aggiungerà presto una quarta. Saranno due le navi, entrambe con una capienza di 1800/2000 TEUs, che collegheranno i porti italiani di Civitavecchia e Salerno con i porti di Taicang e Da Chan Bayin Cina; Songa Cheetah e Cape Flores, entrambe navi cargo da 1.200 TEUs, collegheranno, invece, il versante adriatico italiano, e nello specifico Ravenna, con Chattogram in Bangladesh. Un progetto ambizioso, in cui Rif Line ha già investito oltre 25 milioni di dollari, e si prepara ad investire altrettanti per il 2022, che conferma la volontà di crescere e garantire un servizio qualitativamente sempre migliore. Kalypso avrà sede a **Genova** ed un Capitale iniziale di 10 milioni di euro. La nuova compagnia potrà contare su una flotta di navi moderne, come la Green Ocean, l'ultimo ingresso in flotta, preparandosi a fare un salto di qualità, con la garanzia di una maggior stabilità per un servizio che la società vuole espandere, consolidando ulteriormente il suo posizionamento nel panorama della logistica mondiale. Rispetto alle tradizionali compagnie di navigazione, Kalypso nasce con l'obiettivo di fornire quelli che potremmo definire servizi espressi' alla propria clientela, con transt time ridotti in cui non sono previsti trasbordi o tappe intermedie Commenta Francesco Isola, ceo di Rif Line -. Per i prossimi mesi abbiamo in programma di rafforzare il nostro servizio, aumentando il numero delle navi della nostra flotta, introducendo nuovi scali e aumentando i TEUs di merce trasportata ad ogni viaggio.



Tutti sbarcati al Porto di Genova e al Porto di Civitavecchia i passeggeri della Msc Grandiosa positivi al Covid

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 1 minuto GENOVA - E' intervenuta la Protezione civile di Regione Liguria per accompagnare lo sbarco dei passeggeri risultati positivi al Covid-19 a bordo della nave da Crociera Msc Grandiosa, ormeggiata nel porto di Genova. In collaborazione con Prefettura, Capitaneria di Porto e autorità sanitarie, il personale della Protezione Civile ligure è stato attivato per consentire, nella giornata di oggi, i trasferimenti protetti e in sicurezza dei passeggeri positivi che risiedono nel nord Italia verso il loro domicilio, dove potranno effettuare la quarantena previste dalle disposizioni nazionali. Tra i positivi a bordo anche alcuni passeggeri stranieri che oggi verranno trasferiti in strutture a bassissima intensità di cura in Liguria o anche fuori regione, dove trascorrere il periodo necessario fino alla negativizzazione dei tamponi, in modo da poter far rientro nei Paesi d'origine. Effettuate queste operazioni, la nave è salpata da Genova per il porto di Civitavecchia per lo sbarco dei passeggeri positivi residenti nel Centro e Sud Italia e al loro trasferimento protetto e sicuro verso le loro abitazioni per la quarantena. Tutti i trasferimenti e anche le degenze nelle strutture Covid per i passeggeri stranieri sono a carico di Msc **Crociere**.



LATEST ARTICLES ▶ In the year of records for armament, transport and logistics, the Suez Canal also reached

Utilizzando il sito, accetti l'utilizzo dei cookie da parte nostra. maggiori informazioni

PORT LOGISTIC PRESS

☰

🔍

All Covid-positive MSC Grandiosa passengers disembarked at the Port of Genova and at the Port of Civitavecchia



Press office January 4, 2022 Cruises

Reading time: <1 minute

English

Cold ironing, Merlo: "Una regia unica nazionale per accelerare i progetti"

Redazione

Il presidente di Federlogistica: "Occorre una struttura in capo al MIMS in grado di predisporre progetti adeguati e di garantire la tempistica degli appalti"

Genova - 'Pressoché la totalità delle navi da crociera, una quota crescente di traghetti e molte navi cargo in porto potrebbero già oggi collegarsi alla rete elettrica delle banchine in quanto già predisposte. Ma sono necessarie risposte e indicazioni chiare che solo una regia unica nazionale anche fra i ministeri competenti è in grado oggi di sbloccare: occorre cioè una struttura in capo al MIMS in grado di predisporre progetti adeguati, garantire la tempistica degli appalti e, attraverso un rapporto strutturale con i fornitori di energia, assicurare forniture adeguate al fabbisogno di energia per ogni porto'. A sostenerlo è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, che definisce il "cold ironing una scelta obbligata". "I ministeri competenti hanno stanziato le risorse necessarie per realizzare le infrastrutture ma rischiano subire pesantissimi ritardi con uno scenario a macchia di leopardo, caratterizzato in alcuni casi da assenza di progetti, oppure progetti già superati non in grado di rispondere alle reali esigenze", segnala Merlo. "Risposte altrettanto rapide dovranno essere fornite in tema di costi di queste forniture" di energia oggi troppo alti per le navi e incomparabili rispetto a costi più bassi derivanti dall' utilizzo, come accade oggi, del carburante tradizionale", aggiunge il presidente di Federlogistica che conclude auspicando un' accelerazione "sull' elettrificazione delle banchine" e "una regia unica nazionale per avviare progetti efficaci e concreti"

The screenshot shows the top part of a web article on the ShipMag website. At the top right, it says 'Redazione'. The main header features the 'ShipMag' logo with 'SHIP MAGAZINE' underneath, a search bar with 'CERCA Q', and a 'MENU' icon. Below the header is a navigation menu with links for 'Crociera', 'Cargo', 'Cantieri&Difesa', 'Yacht', 'Porti', 'Logistica', and 'Green&Tech'. A small 'PORTI' tag is visible on the left. The main headline of the article is 'Cold ironing, Merlo: "Una regia unica nazionale per accelerare i progetti"'. Below the headline, it shows the date '04 GENNAIO 2022' and 'Redazione'.

Shipping Italy

Genova, Voltri

"Omicron buca i protocolli, meglio non imbarcarsi": crociere in difficoltà in Usa (e in Italia)

Il 2021 è finito malissimo per le compagnie crocieristiche e il 2022 è iniziato in linea con questa conclusione. Il 30 dicembre scorso, infatti, i Centers for Disease Control and Prevention, l'agenzia federale degli Stati Uniti facente capo al Dipartimento della Salute che si occupa di salute e sicurezza pubbliche in senso sanitario, hanno portato al massimo livello l'allarme, in chiave Covid-19, per i viaggi in crociera, invitando i cittadini ad evitarli a prescindere dallo stato di vaccinazione. 'La decisione - ha spiegato l'agenzia - riflette l'aumento dei casi a bordo delle navi da crociera dopo l'identificazione della variante Omicron', passati, secondo alcuni media Usa, dai 162 individuati su navi operanti nelle acque nazionali nelle prime due settimane di dicembre agli oltre 5mila della seconda metà del mese. 'Anche i viaggiatori completamente vaccinati sono a rischio di contrarre e diffondere varianti di Covid-19. Il virus che causa il Covid-19 si diffonde facilmente tra le persone in stretto contatto a bordo delle navi e la possibilità di contrarre il Covid-19 sulle navi da crociera è molto alta, anche se si è completamente vaccinati e si è ricevuta una dose di richiamo del vaccino Covid-19'. Piccata la reazione di Clia, la lobby delle crociere: 'La decisione del Cdc è particolarmente sconcertante considerando che i casi identificati sulle navi da crociera riguardano una stretta minoranza della popolazione totale a bordo - molto meno che sulla terraferma - e la maggior parte di quei casi sono asintomatici o di natura lieve, ponendo poco o nessun carico sulle risorse mediche a bordo o a terra' ha commentato l'associazione in una nota. 'Nessun ambiente può essere immune da questo virus, ma è un fatto che la crociera fornisca uno dei più alti livelli di mitigazione dimostrata contro il virus'. Sarà, ma anche altri paesi hanno seguito l'allarme proveniente da Atlanta. Dopo l'allerta dei Cdc, le Bahamas, ad esempio, in ragione della presenza a bordo di un imprecisato numero di contagiati hanno bloccato l'attracco della Msc Seashore persino nell'isola che le avevano venduto anni fa (Ocean Cay), oggi di proprietà della multinazionale elvetica. La compagnia svizzera e Costa Crociere, inoltre, hanno ieri reso nota l'intenzione di seguire l'invito di Anvisa, l'agenzia per la Sanità brasiliana, di interrompere le crociere lungo le coste brasiliane a seguito di diversi casi di contagio emersi a bordo di alcune navi. Le autorità italiane non sembrano intenzionate a seguire i suddetti esempi e le compagnie, di conseguenza, si guardano bene dall'assumere decisioni volontarie simili a quelle brasiliane, sebbene la situazione non sia dissimile. Ieri ad esempio Msc Grandiosa è arrivata a **Genova** da Marsiglia trasportando circa mille passeggeri, di cui 150 risultati positivi, riferiva l'Ansa, dopo aver effettuato i tamponi a bordo, secondo il protocollo sanitario di cui si è dotata la compagnia di navigazione. Le persone risultate positive, 'la maggior parte asintomatiche' secondo Msc, sono state confinate nelle



SHIPPING
ITALY.IT



Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nicola Capuzzo - Direttore Responsabile



Home News

"Omicron buca i protocolli, meglio non imbarcarsi": crociere in difficoltà in Usa (e in Italia)

04 gennaio 2022

Shipping Italy

Genova, Voltri

rispettive cabine mentre il responsabile medico della nave ha contattato la Sanità marittima per informarla di quanto avvenuto. Una riunione tra Usmaf, compagnia armatrice, Protezione civile Liguria e Capitaneria di porto ha portato alla redazione del piano di evacuazione dei turisti risultati positivi, che sono stati sbarcati. Dopodiché la nave ha imbarcato i passeggeri che doveva imbarcare nel capoluogo ligure ed è ripartita alla volta di Civitavecchia.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Giallo in porto a Genova Sampierdarena sulle banchine sacrificate al ribaltamento Fincantieri

Programmato da più di dieci anni, decuplicato rispetto ai costi iniziali e soggetto a continue lievitazioni (ultima quella da circa 20 milioni di euro appena approvata dal Comitato di Gestione), oggetto di provvedimenti governativi ad hoc per evitare procedure antitrust della Commissione Europea e della legislazione speciale post-Morandi che ha consentito alle stazioni appaltanti (Comune e Autorità di Sistema Portuale di **Genova**) di accelerare procedure (bypassando le consuete gare) malgrado la portata dell' appalto (circa 700 milioni di euro in tutto), il cosiddetto ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente è ormai in partenza dopo l' aggiudicazione da parte dell' AdSP della seconda e più corposa parte del progetto (progettazione definitiva ed esecutiva ed esecuzione dei lavori). Con trascorsi così avvincenti, anche quest' ultimo step non poteva essere da meno. Infatti il documento di aggiudicazione visionato da SHIPPING ITALY accorpa più verbali di sedute, li dispone in ordine cronologicamente casuale, annovera intere pagine di omissis , su cui il suddetto disordine temporale impedisce di azzardare qualsivoglia ipotesi, menziona la presenza di persone in seduta sprovviste apparentemente di titoli per parteciparvi (per conto dell' aggiudicatario: il mandatario Consorzio Stabile Grandi Lavori insieme a Rcm Costruzioni, Fincosit, Trevi, Consorzio Integra e Gs Edil con i progettisti Technital, Proger, Ingegneria Especializada Obra Civil e Industrial, Acciona Ingegneria, Sjs Engineering e Duomi) e un misterioso 'piano della comunicazione' da 150mila euro. Su tutto ciò l' AdSP non ha finora fornito spiegazioni specifiche. Ma l' interrogativo più d' attualità su cui Palazzo San Giorgio dovrebbe fornire chiarimenti dato l' interesse pubblico della cosa è un altro. Nel verbale dedicato all' apertura delle buste tecniche si elencano gli atout che hanno fatto sì che l' offerta aggiudicataria fosse da ritenersi la migliore (oltre al maggior ribasso). Ci sono diverse migliorie progettuali, ma anche la capacità di mettere sul piatto preziosi accordi con soggetti terzi, come quello con The Italian Sea Group per la disponibilità (per realizzarvi la barcaporta) del nuovo bacino di carenaggio che alcuni degli aggiudicatari (Rcm e Sjs) stanno realizzando per il cantiere navale di Marina di Carrara. E poi c' è la 'messa a disposizione di n.2 aree private all' interno del **Porto di Genova** (Ponte San Giorgio e Ponte Ex Idroscalo), con disponibilità esclusiva, per tutta la durata dell' appalto'. Un servizio che l' appaltatore 'offre' all' appaltante, risolvendogli una discreta problematica. La progettazione di fattibilità tecnico-economica, infatti, prevedeva una complessa organizzazione per le aree di cantiere (quelle cioè deputate a ospitare mezzi, materiali, lavorazioni parziali e materiali di risulta): a parte un "campo base" da 5.300 mq, all' interno dello stabilimento navalmeccanico non c' è altro spazio a disposizione, tanto da dover ipotizzare nell' ambito dei lavori stessi di appalto la realizzazione e utilizzazione temporanea a fini



10/01/2022

Giallo in porto a Genova
Sampierdarena sulle banchine
sacrificate al ribaltamento
Fincantieri

10/01/2022

Shipping Italy

Genova, Voltri

logistici di altre tre aree per un totale di 22.450 mq. Ovvio che un appaltatore in grado di ovviare a questa complicazione risulti più appetibile. Sui ponti citati aree private non ce ne sono, men che mai di simili dimensioni. Sicché l'accordo deve esser stato preso con i concessionari. Ponte San Giorgio è tutto in capo al Terminal Rinfuse Genova (Trge), recentemente beneficiario di rinnovo della concessione con un piano di impresa che non contemplava la messa a disposizione di qualche migliaio di metri quadri ai costruttori del ribaltamento. L'amministratore delegato Giuseppe Godano ha spiegato come, 'pur essendo eventualmente disponibili, ad oggi non ci risulti nulla di tutto questo: nessuno ci ha chiesto niente, Ponte San Giorgio è tutto nella piena disponibilità di Trge'. Il coinvolgimento è stato negato anche dall'azionista Roberto Spinelli. Che - dovendosi escludere il 'coinquilino', Rolcim, terminal cementiero sprovvisto di spazi per aree di cantiere - è l'unico concessionario di aree potenzialmente utili all'aggiudicatario pure su Ponte Ex Idroscalo. Anzi, appena 7 mesi fa ha ampliato il proprio spazio su quella porzione di porto, aggiudicandosi fra mille polemiche i 7.600 mq dell'ex carbonile Enel. Ma è possibile che l'AdSP abbia negato quel fazzoletto di porto a Superba, imbarcandosi nella perigliosa impresa di Ponte Somalia, ed ora ne consenta al concessionario prescelto il subaffitto de facto ai realizzatori del ribaltamento? E in ogni caso, visto che gli spazi erano disponibili, perché non pensare di utilizzarli direttamente come area di cantiere per il ribaltamento evitando il lucro (costoso per l'ente) della mediazione di un privato terzo? Spinelli ha negato ogni coinvolgimento anche per il Ponte Ex Idroscalo e gli aggiudicatari non hanno voluto rispondere. Infruttuoso, come detto, è stato il tentativo di chiedere la risoluzione del 'giallo' alla port authority genovese.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

'Dal Green Deal al Pnrr: la logistica motore della ripresa'. Torna a Genova il Forum dello Shipping

Dopo la versione digitale del 2020, quest'anno il Forum si ripropone in presenza nella nuova location dell'Acquario di Genova. L'appuntamento è per il 14 dicembre alle ore 8.45: la partecipazione è come sempre gratuita, con registrazione obbligatoria (forum@themeditelegraph.com)

Genova - Tutto pronto per l'ottava edizione del Forum ' Shipping & Intermodal Transport ', il principale evento italiano dedicato a shipping e logistica organizzato dalle testate del gruppo editoriale Gedi (The MediTelegraph, Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo, TTM). Dopo la versione digitale del 2020, quest'anno il Forum si ripropone in presenza nella nuova location dell' Acquario di Genova . L'appuntamento è per il 14 dicembre alle ore 8.45: la partecipazione è come sempre gratuita, con registrazione obbligatoria (forum@themeditelegraph.com). Il titolo dell'ottava edizione del Forum è ' Dal Green Deal al Pnrr / La logistica motore della ripresa ' . Due le sessioni di lavoro. La prima intitolata ' E' tempo di cambiare: la nuova era dei porti ' . La seconda ' I mesi della ripartenza: il ruolo dello shipping ' . Protagonisti delle due sessioni saranno i principali attori del settore.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Monti: "Riforma improrogabile, la impone il mercato"

Il presidente del porto di Palermo: "All'estero i buoni esempi da seguire sono tantissimi: penso alla fondazione creata a Valencia o al porto di Barcellona, che partecipa attivamente alla gestione dei terminal come farebbe un'entità privata. In Italia siamo rimasti impantanati in una situazione non più al passo con i tempi"

Genova - «Da presidente del porto di Civitavecchia ho ricevuto sei avvisi di garanzia, a Palermo non ancora ma me lo aspetto. Questo per dire quanto sia devastante l'eccesso di burocrazia nel nostro Paese e in particolare nel nostro settore». Lo ha detto Pasqualino Monti intervenendo all'ottavo Forum dello Shipping organizzato dal Secolo XIX e The MediTelegraph all'Acquario di Genova. «La riforma delle Autorità portuali è un'emergenza - ha detto il presidente dell'Authority di Palermo ed ex presidente di **Assoporti** - è qualcosa che ci impone il mercato. All'estero i buoni esempi da seguire sono tantissimi: penso alla fondazione creata a Valencia o al porto di Barcellona, che partecipa attivamente alla gestione dei terminal come farebbe un'entità privata. In Italia siamo rimasti impantanati in una situazione non più al passo con i tempi. Da un lato abbiamo un governo che cerca di semplificare, dall'altra una burocrazia che disincentiva ed espone a pericoli anche di natura giudiziaria, come è capitato a me e a tanti altri». A proposito degli investimenti finanziati con il Pnrr, Monti ha detto: «Alcuni si riferiscono a opere progettate nel 2000 o prima, e già questo la dice lunga sulla capacità del Paese di innovare e progredire. Ma il problema è un altro: alle attuali condizioni solo un pazzo può immaginare di cantierare queste opere nei tempi previsti».



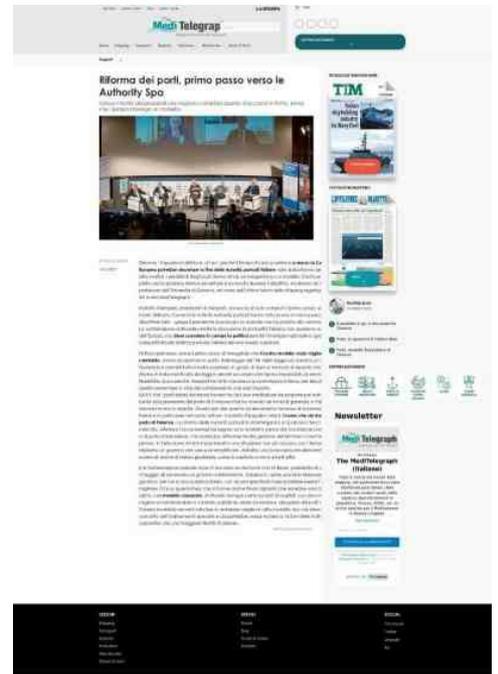
The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Riforma dei porti, primo passo verso le Authority Spa

Cresce il fronte dei presidenti che vogliono cambiare assetto: «Facciamo in fretta, prima che l'Europa imponga un modello»

Genova - Il quadro si definisce. Un po' perché il tempo sta per scadere e a marzo la Commissione Europea potrebbe decretare la fine delle Autorità portuali italiane nate dalla riforma del 1994. E per un altro motivo: i presidenti degli scali stanno ormai convergendo su un modello. Così la posa della prima pietra per la prossima riforma del settore è avvenuta durante il dibattito, moderato da Gian Enzo Duci, professore dell'Università di Genova, nel corso dell'ottavo forum dello shipping organizzato dal Secolo XIX e dal MediTelegraph. Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**, annuncia di aver compiuto il primo passo: «La situazione è molto delicata. Come noto tutte le Authority portuali hanno fatto ricorso e manca poco alla fase dibattimentale - spiega il presidente ricordando la vicenda che ha portato alla sentenza dell'Europa - La contestazione di Bruxelles mette in discussione la portualità italiana: non possiamo subire un diktat dell'Europa, ma deve scendere in campo la politica perché l'interesse nazionale e quello relativo alla competitività del sistema portuale italiano devono essere superiori». Fatta la premessa, arriva il primo passo: «È innegabile che il nostro modello vada migliorato e cambiato, anche riscoprendo lo spirito della legge del '94. Nella legge era prevista un'autonomia finanziaria e amministrativa molto superiore, in grado di dare al mercato le risposte che merita. Quella riforma è stata mortificata da leggi e decreti successivi che hanno impastoiato la necessaria flessibilità». Ecco perché **Assoport** ha fatto nascere una commissione interna, per discutere quale assetto presentare in vista del cambiamento che sarà imposto. Ed è lì che i porti italiani dovranno trovare tra loro una mediazione da proporre per evitare di subire e basta: «Da presidente del porto di Civitavecchia ho ricevuto sei avvisi di garanzia, a Palermo non ancora ma me lo aspetto. Questo per dire quanto sia devastante l'eccesso di burocrazia nel nostro Paese e in particolare nel nostro settore - ha detto Pasqualino Monti, l'uomo che sta trasformando il porto di Palermo - La riforma delle Autorità portuali è un'emergenza, è qualcosa che ci impone il mercato. All'estero i buoni esempi da seguire sono tantissimi: penso alla fondazione creata a Valencia o al porto di Barcellona, che partecipa attivamente alla gestione dei terminal come farebbe un'entità privata. In Italia siamo rimasti impantanati in una situazione non più al passo con i tempi. Da un lato abbiamo un governo che cerca di semplificare, dall'altra una burocrazia che disincentiva ed espone a pericoli anche di natura giudiziaria, come è capitato a me e a tanti altri». E la trasformazione radicale trova d'accordo anche Fulvio Lino Di Blasio, presidente di Venezia e Chioggia: «È necessario un grande cambiamento. Dobbiamo aprire una seria riflessione sulla natura giuridica: per me la Spa pubblica ibrida, con alcune specificità forse potrebbe essere l'opzione migliore». Ed è su questa linea che si muove



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

anche Paolo Signorini che vorrebbe «una Società per azioni, con modello corporate , strutturata dunque come società di capitali, con una manovrabilità migliore e mantenendole a controllo pubblico». Mario Sommariva, alla guida dei porti della Spezia e Carrara ha dubbi concreti sulla Spa e vedrebbe meglio un altro modello: «La mia idea è sviluppare il concetto dell'ordinamento speciale e ciò potrebbe, senza mutare la natura delle Authority, consentire così una maggiore libertà di azione».

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Shipping, operatori in pressing sul ministro: "Manca la regia del governo, ora serve una guida pragmatica"

Il cluster marittimo si compatta ed elenca le richieste a Giovannini Merlo:

Genova - Quell'insofferenza prima solo sussurrata, poi un po' più evidente, adesso è diventata esplicita. Manca una regia politica al settore e il maggiore indiziato è il ministro dei Trasporti Enrico Giovannini. Una mancanza che avvertono i presidenti dei porti (in modo più sottile), ma adesso insorgono gli operatori. Luigi Merlo, presidente di Federlogistica: « Il Pnrr sta prendendo una piega pericolosa. Rischiamo un'ubriacatura pesante in un Paese che già era privo di una pianificazione portuale. Anche perché al momento abbiamo due ministri dell'Ambiente e nessun ministro dei Trasporti». Il cluster per una volta si compatta nelle richieste al governo: «È l'intero settore che avrebbe bisogno di una guida solida e pragmatica e in questo momento ne sento la mancanza - spiega ancora Merlo - Per questo credo sia necessario per le imprese del settore logistico e portuale costituire un comitato di settore così da provare almeno a far sentire la propria voce». L'allarme sulla mancanza di una politica dedicata all'economia del mare trova una sponda anche in Confitarma: «Dobbiamo mettere in campo la nostra compattezza per essere in grado di chiedere al governo di sporcarsi le mani» spiega il presidente

Mario Mattioli, il Rina con l'Executive VP Marine Giosuè Vezzuto sprona il governo «a porre maggiore attenzione al settore», mentre Federagenti, con il presidente Alessandro Santi, insiste sulla necessità di creare «un gabinetto di guerra perché le sfide che ci attendono sono complicate». Che qualcosa sia andato storto con la politica anche sul fronte dei fondi del Pnrr, è evidente dalle richieste degli armatori. Stefano Messina, numero uno di Assarmatori, spiega: «I soggetti beneficiari, e parliamo del 'fondone', devono essere i traghetti passeggeri impiegati prevalentemente nel cabotaggio nazionale perché è quella la via per sostenere il settore». Tocca poi a Nereo Marcucci, il consigliere con delega alla logistica in ambito Cnel Confetra, l'analisi sul mercato: «Mi batto per un riequilibrio delle forze. Tutti i benefici non possono essere esportati nelle attività ancillari al trasporto marittimo: la concorrenza dev'essere fair». E sempre sul mercato Alessandro Albertini presidente di Anama racconta che «le tariffe per il trasporto aereo sono cresciute del 60-70% rispetto al 2019».



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Il presidente della Regione Liguria: "I fondi del Recovery Plan? Investiamo in produttività"

Genova - Sul fronte delle grandi opere e del Pnrr l'invito del governatore ligure Giovanni Toti è al realismo, perché pur tenendo conto della mole imponente di soldi pubblici che andrà a finanziare storiche incompiute e nuovi progetti a Genova e lungo le due Riviere, la scommessa per il territorio sta nell'investire sulla produttività. «Tutti sanno - precisa Toti, rispondendo alle domande del direttore del Secolo XIX, Luca Ubaldeschi - che nessuna opera pensata oggi si potrà concludere nel 2025: per la nostra regione, il Pnrr pagherà opere in corso di realizzazione liberando risorse per progetti che faremo dopo quella data. È quel meccanismo che nella pubblica amministrazione si chiama lavatrice, cioè quando si utilizzano dei soldi che anticipano poste di bilancio con scadenza. Per questo ciò che viene definito Pnrr, nei fatti è Pnrr solo in parte», anche perché oltre al Recovery Plan, le fonti di finanziamento arrivano anche dal Fondo complementare, senza dimenticare che in Europa siamo all'alba di una nuova programmazione di fondi europei. L'esempio più evidente della lavatrice, spiega il governatore ligure, è quello del Terzo valico: l'opera è sì finanziata con il piano governativo, ma nei fatti sostituisce fondi

che esistevano già. Con soldi più o meno freschi, molte grandi opere sono in partenza: la Diga che plausibilmente sarà cantierata per il 2023 (il governatore dal suo punto di vista fa capire di mettere in conto eventuali ricorsi al Tar) o i lavori per il Ribaltamento a mare della Fincantieri di Sestri che già oggi sono avviati. L'elenco delle opere su cui si sono riversati i soldi pubblici non finisce più: «Terzo Valico, passante, Pontremolese, le nuove dighe, il raddoppio della stazione marittima, l'elettrificazione delle banchine, i raddoppi sull'Aurelia a Levante e Ponente, il raddoppio della ferrovia tra Finale e Andora, l'accelerazione tecnologica sulle linee con Genova e Milano, il polo degli Erzelli...». Ma la sensazione diffusa al Forum di martedì era che il fiume di denaro del Pnrr sia difficilmente incanalabile in un'adeguata programmazione, e che i pezzi del Piano fatichino a essere messi assieme. Illuminante da questo punto di vista l'esempio portato da Lucia Tringali, direttore Programmazione dell'Autorità di sistema portuale di Genova, sul tema dell'elettrificazione delle banchine: ci sono i soldi, manca il piano regolatorio e tariffario. Premesso che la programmazione è in capo al governo, quello che può fare il territorio - spiega Toti è «mettere in fila gli investimenti secondo coerenza. Questo significa che non dobbiamo dimenticare che stiamo usando soldi a debito: non possiamo semplicemente investire sull'import-export, è necessario trovare il modo per aumentare la produttività, investendo sulle risorse, sulla competitività delle persone, con programmi come il Gol (Garanzia occupabilità lavoratori, ndr) finanziato anch'esso dal Pnrr. Altrimenti avremo un Paese più moderno, ma con più debiti e più in difficoltà nel pagare lo sviluppo». Ciò a maggior ragione se si pensa che «i soldi spesi sul sistema della logistica



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

della Liguria non sono spesi solo per questa regione ma per la competitività del sistema» dice Toti commentando le parole del presidente di Confindustria Carlo Bonomi, che proprio lunedì a Genova aveva parlato della centralità dello sviluppo del porto.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Ampliamento di Pra' verso Ponente, il gelo di Signorini

Genova - Uno dei punti del Position Paper annunciato nelle scorse settimane che Confindustria Genova intende presentare all'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona riguarda l'ampliamento a Ponente del terminal di Pra' : lo aveva anticipato al Secolo XIX il presidente dell'associazione, Umberto Riso. Un'ipotesi che, in attesa che venga messa nero su bianco su carta intestata confindustriale, non sembra però scaldare il cuore del presidente dell'Authority, Paolo Emilio Signorini: «Vi lascio con una domanda - ragiona il numero uno del porto di Genova - da diversi anni nei porti italiani girano 10 milioni di merce, per tanti motivi non si sale né si scende. Un po' perché faticiamo, un po' perché ad eccezione del caso particolare di Trieste, nei fatti siamo ancora porti regionali. Non facciamo altra capacità. Ora, quando si parla di raddoppi, e spesso i grandi operatori ne parlano, ci vuole anche un po' di autoironia: se siamo intorno ai 10 milioni, il rischio è che ci troviamo di fronte a un aumento di capacità che non è additivo, ma sostitutivo. Ma noi non dobbiamo essere pretestuosi, e dobbiamo dare respiro a tutti...». Stanco delle ingerenze? Di sentirsi dire cosa fare o non fare? «No - risponde Signorini -. Nel mio primo giorno di lavoro qui all'Autorità portuale il capo di gabinetto mi mise in allerta. Mi disse: 'Guarda, da qui in avanti, sarà una Via Crucis'. Ma io penso che il concetto del 'piove governo ladro' abbia una sua giustificazione, e accettare di ascoltare le ingerenze fa parte del mandato pubblico , impossibile pensare che questo non accada. Nel porto di Genova queste ingerenze sono ancor più all'ordine del giorno. A volte sono pretestuose, e a volte non lo sono...». L'ipotesi del raddoppio a Ponente del terminal di Pra' non è nuova: il tema risale a più di 20 anni fa, e fu fortemente contrastato dagli abitanti della zona. I progetti ciclicamente si riaffacciano nel dibattito cittadino e portuale: nel corso degli anni, per ampliare lo scalo satellite di Genova, sono state prese in considerazione diverse opzioni, come un'estensione a Levante o un nuovo scalo traghetti.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Forum dello Shipping: disponibili le relazioni di Tringali, Montaresi e Falteri

Genova - Sono disponibili le relazioni integrali di Lucia Tringali, Federica Montaresi e Davide Falteri, intervenuti all'ottava edizione del Forum 'Shipping & Intermodal Transport'. LE MISURE DEL PNRR PER I PORTI: IL PROGETTO 'GREEN PORTS' Lucia Tringali, Direttore Programmazione Risorse Finanziarie e Controllo di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Federica Montaresi NON SOLO PNRR: I PROGRAMMI COMUNITARI PER LA CRESCITA DEL SETTORE LOGISTICO PORTUALE Federica Montaresi, Head of Special Projects, Innovation and Institutional Relation · Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Davide Falteri TRASPORTI & LOGISTICA VERSO IL FUTURO: "LOGISTIC DIGITAL COMMUNITY" Davide Falteri, Presidente Consorzio Global



The screenshot shows the top part of the website with a teal header containing 'LA STAMPA' and navigation links like '100% EVENT', 'BLOG', 'AUDIO & VIDEO', and 'ARCHIVIO'. Below the header is the 'The Medi Telegraph' logo and a navigation menu with 'Trasporti > Porti >'. The main content area features the article title 'Forum dello Shipping: disponibili le relazioni di Tringali, Montaresi e Falteri' and a small image of a woman. A large 'Informativa' (cookie consent) banner is overlaid on the page, containing text about cookies and data processing, and two buttons: 'Scegli e personalizza' and 'Accetta'.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

«Genova, depositi chimici in porto se è garantita la sicurezza»

Genova - Da soli sei mesi comandante della Capitaneria del **porto** di **Genova** e direttore marittimo della Liguria, l'ammiraglio Sergio Liardo non si aspettava di trovarsi così in fretta alle prese con un tema spinosissimo come quello dello spostamento da Multedo a Ponte Somalia, all'interno del **porto**, dei depositi chimici di Superba e Carmagnani. E tratta la questione con cautela, anche se l'accelerata non gli dispiace. Al voto nel Comitato di gestione dell'Autorità portuale dell'avvio dell'iter per valutare il via libera definitivo si è astenuto, ribadendo che si tratta dell'inizio di un percorso di approfondimento, non del via libera al trasloco. Partiamo quindi dalla sua votazione nel board. «L'astensione era finalizzata a consentire quanto è poi avvenuto: abbiamo votato l'adozione della proposta di adeguamento tecnico funzionale (Atf) del Piano regolatore portuale (Prp) sulla cui scorta procedere per approfondire tutte le tematiche di carattere tecnico che possano avere riflessi sulla sicurezza. Mancando un approfondimento, un mio voto favorevole, nell'ottica di confermare l'avvio dell'iter, avrebbe potuto essere interpretato come un 'è tutto a posto, possiamo procedere con lo spostamento'. In realtà, come ha sottolineato lo stesso presidente Signorini, è l'avvio di un iter che va concluso e ha una serie di step necessari prima di procedere al trasferimento dei depositi» **LEGGI L'INTERVISTA SUL SECOLO XIX.**

Shipping Italy

La Spezia

La Spezia Container Terminal ha chiuso il 2021 con oltre 1,2 Mln Teu (+17,5%)

Il La Spezia Container Terminal (60% Contship Italia e 40% Msc) ha chiuso il 2021 con 1.266.483 Teu, un dato in crescita del 17,15% rispetto al 2020 quanto il totale di imbarchi e sbarchi fu di 1.081.071 Teu. Lo annuncia a SHIPPING ITALY l'amministratore delegato del terminal, Alfredo Scalisi, definendo il 2021 "un anno che entra di diritto nella storia del nostro terminal. Abbiamo portato - aggiunge - dei miglioramenti in tutti i processi che hanno generato un beneficio ai clienti tutti. Peccato che le schedule siano saltate tutte da parte dei vettori marittimi altrimenti avremmo fatto di più". Sul fronte dell'avvio dei lavori per l'ampliamento delle banchine del terminal Lsct, malgrado gli annunci della scorsa estate da parte dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale**, non si registrano significativi passi avanti. Fatta eccezione per circa 5.000 metri quadrati liberati dalla stessa Contship Italia a Calata Paita e restituiti alla città di La Spezia. N.C.



Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nicola Capuzzo - Direttore Responsabile



Home - News

La Spezia Container Terminal ha chiuso il 2021 con oltre 1,2 Mln Teu (+17,5%)

11 gennaio 2022

Record storico per il porto di Ravenna: nel 2021 movimentate più di 27milioni di tonnellate

vorlandi

(Shutterstock.com) Confindustria Romagna: 'I numeri, registrati peraltro in un anno complicatissimo, fotografano bene la ripresa in atto e testimoniano quanto l' infrastruttura sia vitale per il tessuto produttivo romagnolo' I dati di chiusura del 2021 stimati dall' **Autorità di Sistema portuale** per lo scalo ravennate sono un' iniezione di fiducia importantissima, ancor più all' inizio di un anno che si è aperto con l' ondata invernale di contagi e l' aumento dei prezzi energetici. 'I numeri del porto, registrati peraltro in un anno complicatissimo, fotografano bene la ripresa in atto e testimoniano quanto l' infrastruttura sia vitale per il tessuto produttivo romagnolo - afferma il presidente di Confindustria Romagna, Roberto Bozzi - Risultati resi ancora più significativi dall' importante riflesso sulla mobilità sostenibile, anche grazie all' altissima movimentazione ferroviaria delle merci'. 'La prospettiva di ulteriore sviluppo con i progetti in cantiere, dall' escavo dei fondali al potenziamento delle crociere, rendono lo scalo un esempio concreto di quella ripresa e resilienza che il Piano nazionale incentiva e sostiene'. I dati pubblicati sul sito dell' AdSP del Mare Adriatico centro settentrionale Il Porto di Ravenna nei primi

undici mesi del 2021 ha registrato una movimentazione complessiva di 24.769.684 tonnellate, in crescita del 21,8% (oltre 4,4 milioni di tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del 2020 e superiore dell' 1,5% rispetto i livelli complessivi del 2019, con il definitivo superamento dei volumi ante pandemia . Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 21.300.750 tonnellate (+26,0% sul 2020 e +2,1% sul 2019) e a 3.468.934 tonnellate (+0,7% sul 2020 e -1,9% sul 2019). Nel periodo gennaio-novembre 2021 il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.485, con una crescita del 14,1% (307 navi in più) rispetto ai primi 11 mesi del 2020, e 17 toccate in più rispetto al 2019. In particolare, nel mese di novembre 2021 sono state movimentate 2.314.402 tonnellate, in aumento del 28,4% (512 mila tonnellate in più) rispetto al mese di novembre 2020, ma inferiori dello -0,4% rispetto alle 2.322.829 tonnellate del mese di novembre 2019. Le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 20.524.240 tonnellate, sono cresciute del 24,2% (quasi 4 milioni di tonnellate in più), superando anche i volumi (+1,8%) dello stesso periodo del 2019. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 4.245.444 tonnellate - nei primi undici mesi del 2021 sono aumentati dell' 11,3% rispetto allo stesso periodo del 2020 (+0,1% rispetto ai volumi dei primi undici mesi del 2019). Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli) , con 4.280.220 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nei primi undici mesi del 2021 un calo dell' 1,0% (44 mila tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del 2020, con volumi inferiori del 14,9% rispetto allo stesso periodo del 2019. Analizzando l' andamento delle singole merceologie, si segnala il recupero della movimentazione



Confindustria Romagna: "I numeri, registrati

Pericolo vento e mareggiate,

Ravenna24Ore.it

Ravenna

(quasi tutti sbarchi) dei cereali , con i primi 11 mesi del 2021 che chiudono con 707.828 tonnellate; pur essendo ancora inferiori dello 0,6% rispetto al 2020, i volumi sono in recupero rispetto il periodo precedente del 2021 grazie al buon risultato nel mese di novembre, anche se resta importante il calo del 54,1% rispetto allo stesso periodo del 2019. Continua la crescita nel Porto di Ravenna dello sbarco di semi oleosi che, nei primi undici mesi del 2021, hanno registrato 1.128.504 tonnellate rispetto alle 1.029.241 dei primi undici mesi del 2020 (+9,6%), in crescita del 19,3% sul 2019. Ancora negativo, invece, nei primi undici mesi del 2021 il segno nella movimentazione delle farine di semi e frutti oleosi con 974.901 tonnellate (-4,1% sul 2020), inferiori, rispetto al 2019, del -9,7%. In aumento gli oli animali e vegetali che, con 802.984 tonnellate, registrano nei primi undici mesi del 2021 un +0,4% rispetto al 2020, pur restando inferiori per volumi del 4,2% rispetto al 2019. Continua il trend eccezionalmente positivo nel porto di Ravenna dei materiali da costruzione che, nei primi undici mesi del 2021, con 5.190.811 tonnellate movimentate, sono in crescita del 38,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e hanno superato del 10,1% anche i livelli del 2019. Molto buono anche l'andamento dei prodotti metallurgici che, nei primi undici mesi del 2021, sono in crescita del 50,6% rispetto allo stesso periodo del 2020, con 6.800.422 tonnellate movimentate (oltre 2,2 milioni di tonnellate in più), e hanno superato i livelli del 2019 del 14,1%. Continua la costante crescita, nei primi undici mesi del 2021, nei volumi di concimi movimentati (+11,7%) rispetto allo stesso periodo del 2020, con 1.527.995 tonnellate, che superano del 9,9% i volumi dei primi undici mesi del 2019. Le merci unitizzate in container nei primi undici mesi del 2021 sono in aumento del +5,6% rispetto al 2020 (2.084.896 tonnellate), ma ancora inferiore rispetto ai volumi del 2019 (-6,1%). I contenitori , pari a 192.949 TEUS nei primi undici mesi del 2021, sono in crescita rispetto al 2020 (+6,9%) ma comunque ancora inferiori (-4,4%) rispetto ai TEUs del 2019. I TEUs pieni sono stati 148.377 (il 76,9% del totale), in crescita del 7,0% rispetto al 2020, ma ancora inferiori (-5,7%) rispetto a quelli del 2019. Il numero di toccate delle navi portacontainer , pari a 433, è in aumento rispetto alle 402 del 2020 e in linea con le 449 toccate del 2019. Nei primi undici mesi del 2021 trailer e rotabili sono complessivamente in crescita del 22,6% per numero di pezzi movimentati (79.743 pezzi, 14.679 in più rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente) e in calo dell' 8,1%, in termini di merce movimentata (1.309.209 tonnellate) rispetto allo stesso periodo del 2020. I pezzi movimentati, inoltre, hanno superato dell' 8,0% i volumi dei primi undici mesi del 2019 (mentre per la merce si è registrato un calo del 13,1%). Per quanto riguarda i trailer , continua l'andamento positivo della linea Ravenna - Brindisi - Catania : nei primi undici mesi del 2021, infatti, i pezzi movimentati, pari a 69.064, sono in crescita del 19,7% rispetto al 2020 (11.375 pezzi in più). Molto positivo il risultato per le automobili che, nei primi undici mesi del 2021, hanno movimentato 9.068 pezzi, in crescita (+61,4%) rispetto ai 5.617 dello stesso periodo del 2020, ma inferiori del 5,9% rispetto ai 9.636 pezzi dei primi 11 mesi del 2019. Dalle prime proiezioni per il mese di dicembre, a pochi giorni dalla chiusura degli ordinativi del mese, la movimentazione complessiva nel Porto di

Ravenna nell' anno 2021 dovrebbe di poco superare i 27 milioni di tonnellate , in crescita in crescita di circa il 21% rispetto al 2020 e di oltre il 3% rispetto al 2019. Nel mese di dicembre si dovrebbero movimentare circa 2,3 milioni di tonnellate, in crescita di circa l' 11,5% sullo stesso mese del 2020 e del 23,7% su dicembre 2019. Il 2021 dovrebbe chiudersi con tutte le categorie merceologiche in positivo per tonnellaggio sul 2020, fatta eccezione per gli agroalimentari solidi (-3,9%). Molto buono - verosimilmente il record storico del Porto - il dato dei metallurgici (+45,0%, con quasi 7,5 milioni di tonnellate), dei materiali da costruzione (+40,8%, con oltre 5,7 milioni di tonnellate) e dei concimi (+9,6%, con oltre 1,6 milioni di tonnellate). Buoni anche i dati per le rinfuse liquide: petroliferi (+17,5%, con oltre 2,6 milioni di tonnellate), chimici (+4,8%) e agroalimentari liquidi (+4,3%). Rispetto ai livelli del 2019, ante Pandemia da Covid-19, risultano ancora movimentazioni inferiori per i chimici liquidi (-9,9%) e gli agroalimentari solidi (-18,4%), mentre sono superiori quelle dei materiali da costruzione (+14,2%), dei prodotti metallurgici (+15,7%) e dei concimi (+11,1%). I Container dovrebbero chiudere il 2021 con oltre 215.000 TEUs, in crescita dell' 11,0% sullo stesso periodo del 2020 e in leggero calo rispetto ai volumi del 2019 (-0,9%), con le tonnellate di merce (oltre 2,3 milioni di tonnellate) in crescita dell' 8,4% sullo stesso periodo del 2020, e inferiori del -3,5% sui volumi del 2019.

Canale del Marzocco, gara per dragare

LIVORNO La conferma è arrivata poco dopo Natale con uno stringato annuncio: il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha approvato il progetto esecutivo relativo ai lavori di dragaggio di 77.000 metri cubi di sedimenti nella strettoia del Marzocco, il canale di accesso al porto industriale e alla Darsena Toscana. Il progetto, realizzato dalla società Acquatecno S.r.l., prevede il rimodellamento del fondale del canale a una profondità di 13 metri su un'area di circa 24mila mq. Nei lavori è ricompresa anche la demolizione di quanto rimasto del pontile n.13, il cui tratto terminale, per complessivi 35 metri, era stato smantellato all'inizio di marzo; e che rappresentava con la parte residua ancora rappresenta un ostacolo alla manovra delle navi sia in ingresso che in uscita dalla strettoia. Il bando di gara verrà pubblicato nei prossimi giorni sul Sistema Telematico Acquisti Regionale della Toscana (START). I lavori, del valore di 1,5 milioni di euro, dovranno essere realizzati in 120 giorni consecutivi e, una volta completati conclude il comunicato consentiranno di allargare il volume navigabile del canale, garantendo anche un più sicuro transito delle navi di grossa stazza.

* Il dragaggio rappresenta dunque un ulteriore importante passo verso l'obiettivo finale che è previsto con la fine del 2022: il completamento del trasloco di tubi dell'ENI (e accessori) nel microtunnel di recente concluso, con il relativo approfondimento della ex strettoia e con la riprofilatura della ponda Nord in modo da portare la ex strettoia dagli attuali 70 metri di larghezza a circa 120 metri. Come abbiamo scritto and nel nostro ultimo Quaderno monografico, uscito nei giorni scorsi e dedicato al microtunnel, l'obiettivo è barella Darsena Toscana, ai tuoi due terminal container e agli altri terminal e insediamenti del canale, il libero accesso alle grandi navi che sempre più spesso operano nel Mediterraneo. E che ad oggi sono costrette a saltare Livorno o a tentare difficili manovre a metà carico.



Per Livorno la sfera di cristallo

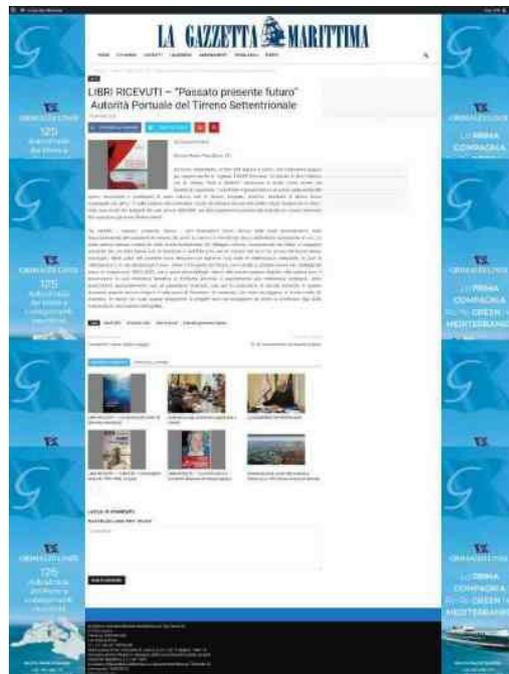
LIVORNO Non siamo l'ombelico del mondo, e nemmeno di quello portuale: lo sappiamo. Però all'inizio di un nuovo anno si fanno i buoni propositi e si cerca di dare un'occhiata alla sfera di cristallo anche per le cose di casa nostra. Dunque, lasciatemi, da livornese, interrogare la Sibilla; senza prendere niente per oro colato. * Qui a fianco troverete l'analisi che Fabrizio Vettosi (uno dei massimi esperti nel settore dell'economia marittima di recente nominato presidente del gruppo di lavoro Shipping Finance dell'ECSA) ha elaborato sulla situazione italiana: con qualche sculacciata allo scarso coordinamento dei troppi progetti dei porti italiani anche nelle infrastrutture. Per la parte livornese, mi aspetto repliche o puntualizzazioni, anche se sono consapevole della ritrosia degli operatori a intervenire per scritto. Una cosa però credo sia chiara: la Darsena Europa è diventata in ogni caso indispensabile al porto livornese perché servirà a liberare, prima possibile, tutte le aree della Darsena Toscana, nelle quali finalmente dare spazio ai ro/ro e a nuovi insediamenti produttivi. Non vanno sottovalutati i piani di Enel e probabilmente di ENI sull'utilizzo delle loro vaste aree che si affacciano sul canale industriale. Che MSC si sia saldamente insediata da Lorenzini e spinga per avere più respiro non è certo per accontentarsi di quei metri quadri dell'ex terminal ferrovie sui quali ci si sta attualmente scannando malgrado il triplo quanto di velluto di Luciano Guerrieri. * Ci si scanna sulle aree portuali, ma sembra si stia ancora una volta sottovalutando il problema dei collegamenti via terra. Navi e merci oggi sono condizionati dalle banchine e dalle aree, ma specialmente dalla velocità con cui le merci affluiscono e defluiscono sui mercati, che nessun porto delle nostre dimensioni può accontentarsi siano quelli di casa, Livorno sta facendo passi importanti attraverso l'interporto/retroporto Vespucci, ma se non avrà prima possibile i raccordi ferroviari veloci con la rete del Nord la tanto sospirata direttrice della Vada-Collesalvetti-Pisa, con possibile rivelazione anche della costiera da Genova e La Spezia fino a Civitavecchia per poter operare con i treni da 750 metri, ogni sforzo per potenziare il mare e il porto varrà assai poco. E il sistema del ferro continua ad essere mi dice la Sibilla ancora troppo in ritardo. Esattamente com'è in ritardo la soluzione del nostro ultimo miglio sia del ferro che della gomma. Non dimenticando che siamo un porto multipurpose e dobbiamo fare tutto il possibile per rimanerlo. Mi farà particolarmente piacere se qualcuno volesse replicare. E magari darmi dell'asino, correggendo queste non particolarmente positive analisi. A inizio dell'anno possono rompere le balle, ma credo sia il pessimismo della ragione. Ancora auguri.



LIBRI RICEVUTI Passato presente futuro Autorità Portuale del Tirreno Settentrionale

(di Antonio Fulvi) Editore Pacini-Pisa (Euro 14) Un tomo importante, di ben 258 pagine a colori, con traduzione pagina per pagina anche in inglese.

L'AdSP livornese ha deciso di farsi editrice con la collana Porti e dintorni attraverso la quale, come scritto nel risvolto di copertina, coordinare e presentare in un'unica veste editoriale opere, documenti e produzioni di varia natura: tesi di laurea, progetti, ricerche, riedizioni di storici lavori monografici ed altro. Il tutto relativo alla portualità. Curati da Olimpia Vaccari del Centro Studi Tangheroni di Pisa, i testi sono svolti dai dirigenti dei vari servizi dell'AdSP con due corpose introduzioni del presidente Luciano Guerrieri del segretario generale Matteo Paroli. Tre epoche passato, presente, futuro con illustrazioni colori, alcune delle quali (specialmente nella documentazione del passato la nascita dei porti di Livorno e Piombino) rare o addirittura sconosciute ai più. La parte storica ripescava notizie fin dalle prime fondamenta del villaggio Livorno, riconoscendo tra l'altro la maggiore anzianità dei siti della fascia Sud di Piombino e dell'Elba (che era la miniera del ferro fin prima che Roma stessa nascesse). Nella parte del presente sono elencate con estrema cura tutte le deliberazioni realizzate, in fase di realizzazione e in discussione per il varo. Infine c'è la parte del futuro, con il quale si portano avanti sia i dettagli del piano di investimenti 2021-2025, sia in particolare dettagli relativi alla trasformazione digitale, alla cultura (con il preannuncio di una biblioteca tematica in Fortezza Vecchia) e specialmente alla transizione ecologica, tema quest'ultimo particolarmente caro al presidente Guerrieri, che già fu precursore di alcune iniziative in questa direzione quando ancora dirigeva il solo porto di Piombino. In sostanza, c'è molto da leggere: e anche molto da meditare, in tempi nei quali spesso programmi e progetti sono accompagnati da dubbi e scetticismi figli della mancanza di informazioni dettagliate.



La lima dopo la talpa

LIVORNO Dunque, torniamo alla ricerca dell'accordo sulla sponda Est della Darsena Toscana: accordo per il quale il presidente dell'**AdSP** Luciano Guerrieri ha pazientemente tessuto una tela che al momento però non ha avuto risultati. Ne abbiamo accennato sul numero scorso, auspicando che la Befana ci portasse l'accordo. Così non è stato. Però il presidente Guerrieri ci ha assicurato che si stanno limando quei punti del protocollo che ad oggi hanno frenato la conclusione. E che spera di arrivare al risultato positivo entro la fine del mese. Sarebbe il primo vero passo avanti verso quella pace sociale nel porto sulle aree di quella zona che stata definita una coperta troppo corta. E che lascia indovinare un acuirsi della concorrenza tra grandi e grandissimi gruppi per l'ormai imminente gara sulla Darsena Europa.



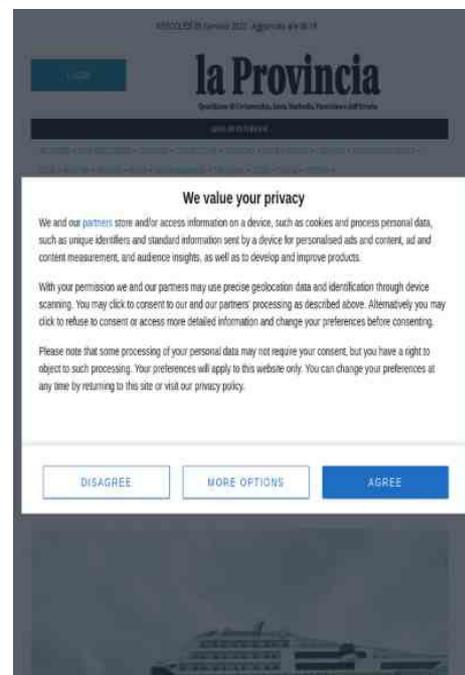
Appaltate le dighe e i dragaggi

LIVORNO Qualcosa corre con i ritmi sperati. L'AdSP ha aggiudicato la gara per l'affidamento, mediante appalto integrato, della realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. Il provvedimento è stato firmato giovedì scorso dal commissario Luciano Guerrieri, dal vice commissario Roberta Macii e dal responsabile tecnico dell'opera, ingegner Enrico Pribaz. Gli interventi sono stati aggiudicati al raggruppamento temporaneo composto da Società Italiana Dragaggi S.p.A./Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime S.p.A./Sales S.p.A./Fincosit S.r.l., per un importo di 377,4 milioni di euro. Il punteggio complessivo conseguito dal raggruppamento è stato pari a 82,60 punti su 100, con un ribasso unico percentuale sull'importo posto a base di gara del 2,46%. Il bando di gara, corredato di una documentazione tecnica e contrattuale di particolare complessità elaborata in stretta collaborazione dalla direzione Infrastrutture e dalla direzione Gare e Contratti all'interno della Struttura Commissariale, era stato pubblicato il 7 ottobre scorso. Per il presidente Guerrieri si tratta di un traguardo fondamentale, raggiunto in tempi brevissimi grazie all'ottimo lavoro di squadra e ad una importante collaborazione istituzionale con le Amministrazioni del territorio tra le quali un ringraziamento particolare deve essere rivolto al presidente della Regione Toscana Eugenio Giani per il supporto, finanziario e non solo, e la partecipazione al raggiungimento dell'obiettivo. A.F.



Sbarco in sicurezza per i 30 positivi

Il presidente dell' Adsp Musolino: «Operazioni svolte in modo ordinato e sotto controllo» Condividi Si è svolto nella massima sicurezza lo sbarco dei circa 30 passeggeri positivi al Covid, presenti a bordo di Msc Grandiosa. La nave da crociera è infatti arrivata ieri mattina all' alba: ad attenderla, sottobordo, una fila di auto Ncc. Ogni vettura, messa a disposizione dalla stessa compagnia, ha ospitato i nuclei familiari coinvolti, trasferendosi a destinazione. C' è chi è stato accompagnato direttamente presso la propria abitazione, chi alle proprie auto per proseguire il viaggio verso casa e trascorrere il periodo di quarantena. Le operazioni si sono svolte senza alcun problema, in un terminal che tra l' altro ieri ha visto movimentati oltre 4mila crocieristi tra le diverse navi presenti nello scalo. Dopo due anni di pandemia, con il porto di Civitavecchia tra i primi a dover gestire situazioni delicate, lo sbarco di ieri non poteva non avvenire senza alcun tipo di problema, con Usmaf - l' ufficio di sanità marittima - e la Capitaneria di porto in prima linea nella gestione. «Si è svolto tutto senza complicazioni di sorta - ha spiegato il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino - in modo ordinato e sotto controllo. Oggi abbiamo molta più consapevolezza rispetto a due anni fa e quindi sappiamo bene in che modo gestire situazioni simili». A bordo le persone risultate positive sono state immediatamente ospitate in cabine con balconi, assistite dal punto di vista sanitario. È stata infatti destinata un' area apposita, separata dal resto della nave, proprio per evitare ulteriori contagi. Dopo aver imbarcato altri passeggeri, Grandiosa ha ripreso quindi regolarmente la sua crociera, diretta verso il porto di Palermo e poi a Malta. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



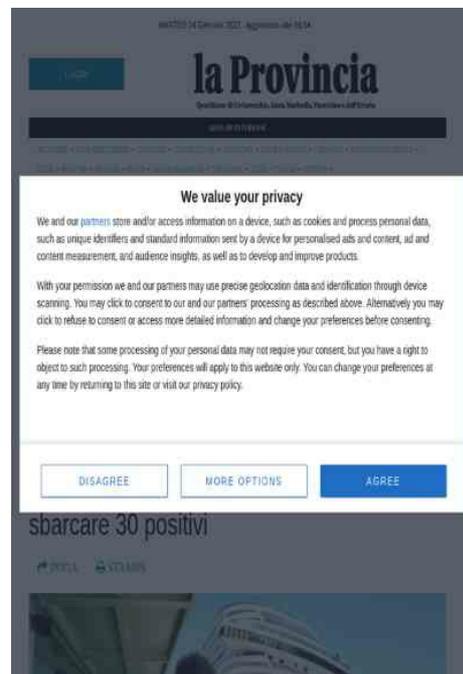
La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

I passeggeri saranno accompagnati fuori il porto attraverso un apposito corridoio di sicurezza

Focolaio a bordo della Msc Grandiosa: la nave arriva questa mattina da Genova per sbarcare 30 positivi

Arriverà questa mattina a Civitavecchia la Msc Grandiosa a bordo della quale si è sviluppato un maxi focolaio Covid. Sono 150 i passeggeri risultati positivi: i primi 40 sono stati fatti scendere ieri a Genova. Oggi invece si procederà allo sbarco dei passeggeri positivi residenti nel Centro e Sud Italia e al loro trasferimento protetto e sicuro verso le loro abitazioni per la quarantena. Si tratta di circa 30 passeggeri, tutti italiani, che saranno accompagnati attraverso un apposito corridoio di sicurezza. Saranno fatti uscire infatti da un cancello appositamente dedicato, muniti di presidi sanitari per isolarli da contatti. Saranno trasportati, con mezzi privati, isolati per famiglia in luogo fuori da Civitavecchia per la quarantena o comunque per proseguire al loro domicilio. «I casi di positività - spiega Msc - sono stati rilevati durante i numerosi controlli messi in atto dalla Compagnia, previsti nell'ambito del rigoroso "Protocollo di sicurezza e salute" di Msc Crociere. La maggior parte è asintomatica e nessuno necessita di ricovero». Il protocollo anti Covid a bordo delle navi da crociera, spiega Msc, prevede, tra le numerose misure, la vaccinazione di tutti i passeggeri e dell'intero equipaggio, che viene inoltre regolarmente testato ogni due giorni, mentre i crocieristi sono sottoposti al tampone a inizio, a metà e a fine crociera. Sulla nave vige poi il distanziamento fisico, oltre all'obbligo di indossare la mascherina e alla sanificazione continua degli ambienti e delle superfici di contatto. «Msc ha trasportato in sicurezza oltre un milione di passeggeri dalla ripartenza delle crociere (agosto 2020) a oggi. A bordo vengono applicati, infatti, protocolli di sicurezza che permettono di individuare casi di persone positive che a terra non sarebbero probabilmente mai stati identificati e che rappresentano, in ogni caso, una percentuale nettamente inferiore rispetto ai casi di contagio sviluppati a terra». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



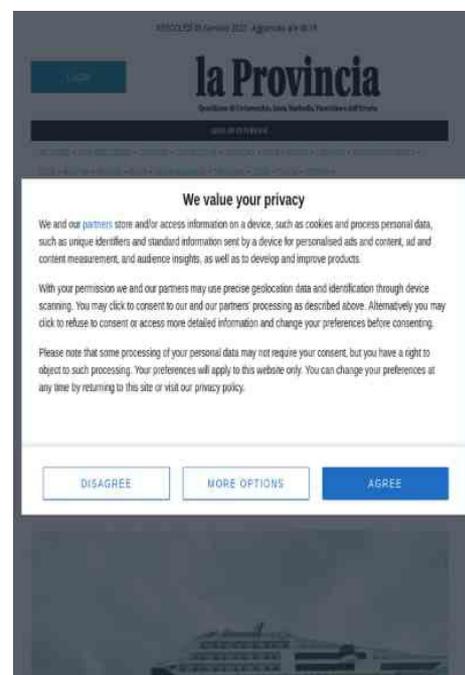
La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grandiosa Maxi focolaio sulla Msc. Ad attendere sottobordo i passeggeri una fila di auto Ncc

Sbarco in sicurezza per i 30 positivi

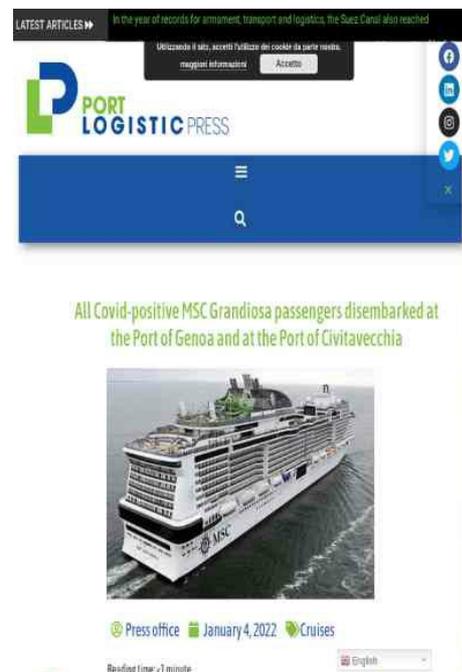
Il presidente dell' Adsp Musolino: «Operazioni svolte in modo ordinato e sotto controllo» Si è svolto nella massima sicurezza lo sbarco dei circa 30 passeggeri positivi al Covid, presenti a bordo di Msc Grandiosa. La nave da crociera è infatti arrivata ieri mattina all' alba: ad attenderla, sottobordo, una fila di auto Ncc. Ogni vettura, messa a disposizione dalla stessa compagnia, ha ospitato i nuclei familiari coinvolti, trasferendosi a destinazione. C' è chi è stato accompagnato direttamente presso la propria abitazione, chi alle proprie auto per proseguire il viaggio verso casa e trascorrere il periodo di quarantena. Le operazioni si sono svolte senza alcun problema, in un terminal che tra l' altro ieri ha visto movimentati oltre 4mila crocieristi tra le diverse navi presenti nello scalo. Dopo due anni di pandemia, con il porto di Civitavecchia tra i primi a dover gestire situazioni delicate, lo sbarco di ieri non poteva non avvenire senza alcun tipo di problema, con Usmaf - l' ufficio di sanità marittima - e la Capitaneria di porto in prima linea nella gestione. «Si è svolto tutto senza complicazioni di sorta - ha spiegato il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino - in modo ordinato e sotto controllo. Oggi abbiamo molta più consapevolezza rispetto a due anni fa e quindi sappiamo bene in che modo gestire situazioni simili». A bordo le persone risultate positive sono state immediatamente ospitate in cabine con balconi, assistite dal punto di vista sanitario. È stata infatti destinata un' area apposita, separata dal resto della nave, proprio per evitare ulteriori contagi. Dopo aver imbarcato altri passeggeri, Grandiosa ha ripreso quindi regolarmente la sua crociera, diretta verso il porto di Palermo e poi a Malta. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Tutti sbarcati al Porto di Genova e al Porto di Civitavecchia i passeggeri della Msc Grandiosa positivi al Covid

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 1 minuto GENOVA - E' intervenuta la Protezione civile di Regione Liguria per accompagnare lo sbarco dei passeggeri risultati positivi al Covid-19 a bordo della nave da Crociera Msc Grandiosa, ormeggiata nel porto di Genova. In collaborazione con Prefettura, Capitaneria di Porto e autorità sanitarie, il personale della Protezione Civile ligure è stato attivato per consentire, nella giornata di oggi, i trasferimenti protetti e in sicurezza dei passeggeri positivi che risiedono nel nord Italia verso il loro domicilio, dove potranno effettuare la quarantena previste dalle disposizioni nazionali. Tra i positivi a bordo anche alcuni passeggeri stranieri che oggi verranno trasferiti in strutture a bassissima intensità di cura in Liguria o anche fuori regione, dove trascorrere il periodo necessario fino alla negativizzazione dei tamponi, in modo da poter far rientro nei Paesi d'origine. Effettuate queste operazioni, la nave è salpata da Genova per il porto di Civitavecchia per lo sbarco dei passeggeri positivi residenti nel Centro e Sud Italia e al loro trasferimento protetto e sicuro verso le loro abitazioni per la quarantena. Tutti i trasferimenti e anche le degenze nelle strutture Covid per i passeggeri stranieri sono a carico di Msc **Crociere**.



LATEST ARTICLES ▶ In the year of records for armament, transport and logistics, the Suez Canal also reached

Utilizzando il sito, accetti l'utilizzo dei cookie da parte nostra. maggiori informazioni

PORT LOGISTIC PRESS

☰

🔍

All Covid-positive MSC Grandiosa passengers disembarked at the Port of Genova and at the Port of Civitavecchia



Press office January 4, 2022 Cruises

Reading time: 1 minute

English

Salerno Formazione: Master di Alta Formazione Professionale in Salute e sicurezza del lavoro portuale

Salerno Formazione, società operante nel settore della didattica, della formazione professionale e certificata secondo la normativa 9001 del 2008 EA37, è sempre più attenta al settore della blueconomy. Infatti, a partire dal nuovo anno, sono aperte le iscrizioni al Master di Alta Formazione Professionale in Salute e sicurezza del lavoro portuale, con l'obiettivo di formare figure con precedente profilo professionale di addetti o responsabili di Servizi di Prevenzione e Protezione aziendali, Consulenti del lavoro, Medici del lavoro, Igienisti industriali, Operatori delle ASL, Personale di enti ed istituzioni pubbliche e private e, in generale, di chi opera nel settore della salute e sicurezza sul lavoro, e il Master di Alta Formazione Professionale in Gestione assicurativa dei sinistri marittimi e dei trasporti che si rivolge ad Avvocati, Intermediari assicurativi, Periti assicurativi, Funzionari e liquidatori di società assicuratrici e Magistrati per favorire lo sviluppo di competenze manageriali offrendo opportunità di impiego nelle diverse realtà afferenti al settore delle assicurazioni dei trasporti, dalle società di assicurazioni alle società di brokeraggio assicurativo, alle società o studi di perizie e agli uffici legali di società di trasporti e spedizioni o di società armatoriali.

PROGRAMMI DI STUDIO MASTER DI ALTA FORMAZIONE IN SALUTE E SICUREZZA DEL LAVORO PORTUALE

Modulo I - Infrastruttura portuale, viabilità e movimentazione delle mercili porto L'impresa portuale I servizi portuali La safety portuale

Modulo II - Normativa internazionale e comunitaria Convenzione ILO n. 152/1979 Regolamento (UE) n. 352/2017

Modulo III - Normativa italiana Legge n. 84/94 Decreto Legislativo n. 272/1999 Decreto Legislativo n. 81/2008 Decreto Legislativo n. 232/2017 CCNL Porti

Modulo IV - Il rischio nel lavoro portuale Valutazione preventiva e check list Gli spazi chiusi della nave Il traffico veicolare La movimentazione aerea del carico Il trasferimento meccanico dei carichi La movimentazione manuale dei carichi Orari di lavoro, ciclo produttivo e idoneità alla mansione come fattori di rischio

Modulo V - I pericoli derivanti dalle sostanze pericolose Microclima, vibrazioni e rumori Fumi e polveri Incendio/Esplosione Rinfuse chimiche Sostanze e preparati pericolosi

Modulo VI - Gli infortuni nel lavoro portuale Tipologie di infortuni Prevenzione degli infortuni e misure organizzative Il soccorso Le ispezioni

Modulo VII - La malattia del lavoratore portuale Tipologie di malattie professionali La gestione della malattia: INPS e INAIL

Modulo VIII - L'organizzazione del lavoro portuale tra competenze pubbliche e private Il ruolo del datore di lavoro Il ruolo dell'Autorità di Sistema Portuale Dispositivi di protezione individuale La gestione delle emergenze Addestramento, informazione e formazione dei lavoratori

MASTER DI ALTA FORMAZIONE IN GESTIONE ASSICURATIVA DEI SINISTRI MARITTIMI E DEI TRASPORTI

MODULO I - L'assicurazione Origine delle assicurazioni Il mercato assicurativo L'impresa di assicurazioni Il broker assicurativo Polizza



Il Nautilus

Salerno

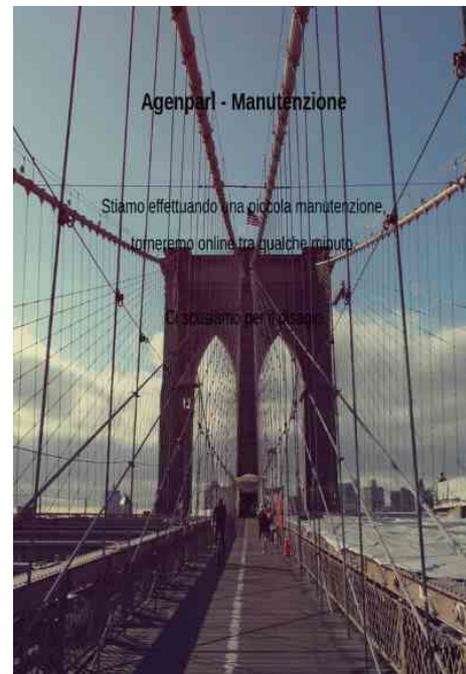
e premio assicurativo MODULO II - Disciplina giuridica delle assicurazioni marittime e dei trasporti Il codice civile Il codice della navigazione Il codice delle assicurazioni La disciplina dei formulari I Protection & Indemnity Clubs (P&I) MODULO III - Il rischio assicurato I limiti spaziali e temporali della copertura assicurativa Oneri, obblighi e diritti dell' assicurato e dell' assicuratore La surrogazione dell' assicuratore nei diritti dell' assicurato verso il terzo responsabile La riassicurazione MODULO IV - Assicurazione corpi, merci e patrimoni L' assicurazione corpi e macchine L' assicurazione dei profitti sperati sulle merci L' assicurazione del nolo MODULO V - I danni indennizzabili La liquidazione dell' indennizzo per avaria La liquidazione dell' indennizzo per abbandono della nave Gli oneri di assistenza e di salvataggio I rischi garantiti e le esclusioni: le Institute Cargo Clauses MODULO VI - Tipologie di assicurazioni L' assicurazione contro gli infortuni del personale navigante L' assicurazione per danni da urto L' assicurazione per danni da inquinamento marittimo da idrocarburi L' assicurazione per crediti marittimi L' assicurazione dei passeggeri trasportati L' assicurazione contro la pirateria MODULO VII - L' assicurazione nella nautica da diporto La disciplina del codice civile La disciplina del codice della nautica da diporto L' assicurazione del gestore del porto turistico MODULO VIII - Gli organi di vigilanza, ispezione e controllo L' associazione internazionale delle autorità di vigilanza delle assicurazioni (IAIS) L' Istituto di vigilanza sulle assicurazioni (IVASS) L' Istituto Nazionale Assicurazione Infortuni sul Lavoro (INAIL) MODULO IX - Il contenzioso assicurativo Le inchieste sui sinistri marittimi La legittimazione processuale dell' intermediario L' individuazione della giurisdizione competente La prescrizione MODULO X - La risoluzione stragiudiziale delle controversie Applicabilità di negoziazione assistita e mediazione L' arbitrato nel settore assicurativo marittimo Multi-party disputes e consolidation di arbitrati marittimi.

Agenparl

Bari

PORTO DI BARI E PORTO DI BRINDISI- COMUNICATO STAMPA -

(AGENPARL) - mar 04 gennaio 2022 Parco del Castello a **Bari** e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSPMAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti. Per **Bari**, dopo l' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), si avvia la fase della progettazione definitiva. Per Brindisi, convocata la Conferenza di servizi. Il Dipartimento tecnico dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) è già al lavoro per avviare l' iter prodromico per la cantierizzazione di due progetti rilevanti, finalizzati a migliorare l' attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto **porto**-città, fondamentale per produrre sinergie favorevoli sia per le attività portuali che per quelle urbane. **Porto** di **Bari**. Dopo la recente notizia dell' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), nell' ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) 'Infrastrutture e Reti' 2014-2020, del progetto denominato 'Interazioni **Porto** Città: Parco del Castello - riconversione castello -**porto**', l' Ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione. La proposta dell' Ente, ammessa a finanziamento nell' ambito dell' Asse B 'Recupero waterfront', nasce da un' intesa tra l' AdSPMAM e il Comune di **Bari** finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell' edificio simbolo della città di **Bari**, un' imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell' AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l' interrimento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell' area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. Attraverso l' intervento, l' AdSPMAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell' area portuale. "Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo **porto**, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro - commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzino o ne annullino del tutto la percezione visiva - di due assi viari, urbano e portuale.



Agenparl

Bari

Una vera e propria opera di ricucitura delle due parti di territorio, realizzata tramite l'introduzione di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l'insediamento di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l'appeal del territorio e della sua offerta turistica".

Porto di Brindisi. L'AdSPMAM ha indetto la Conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto "Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne". Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato 'Faro Rosso', realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto 'Traversa', appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto 'Pedagne' che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il 'Faro Verde', di più recente costruzione, delimitano il **porto** di Brindisi e ne indicano l'obbligata via di accesso e di uscita. L'Ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l'ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l'impianto morfologico d'insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell'accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L'importo previsto è di 638 mila euro. "Ripoteremo il vecchio guardiano del mare agli antichi splendori- commenta il presidente dell'AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- e, nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare a cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al **porto** e al mare". Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l'Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la Conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione. **Bari**, 4 gennaio 2022 Listen to this.

Nuovo passo in avanti verso il parco del Castello: l' Autorità portuale avvia la fase della progettazione definitiva

Dopo l' ammissione a finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, si procede verso la cantierizzazione. Il presidente dell' AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi:

Dopo la recente notizia dell' ammissione a finanziamento da parte del Mims (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), l' iter per la realizzazione del Parco del Castello a Bari vede un nuovo passo in avanti: l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, infatti, ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione. La proposta dell' ente, ammessa a finanziamento nell' ambito dell' Asse B "Recupero waterfront", nasce da un' intesa tra l' AdSPMAM e il Comune di Bari finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo, edificio simbolo della città di Bari, un' imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell' AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito **portuale** sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità **portuale** e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l' interrimento della rete stradale **portuale**, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al **sistema** viario cittadino che verrà quindi spostato nell' area **portuale**, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. "Attraverso l' intervento - si legge in una nota - l' AdSPMAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell' area **portuale**". "Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo porto, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro - commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzino o ne annullino del tutto la percezione visiva - di due assi viari, urbano e **portuale**. Una vera e propria opera di ricucitura delle due parti di territorio, realizzata tramite l' introduzione di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l' insediamento di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l' appeal del territorio e della sua offerta turistica". L' intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 "interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali" e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 "Interventi



Bari Today

Bari

di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali", per un totale di 28.092.857,43 complessivi sui 28.500.000 richiesti.

Il Nautilus

Bari

Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSP MAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti

Per **Bari**, dopo l' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), si avvia la fase della progettazione definitiva. Per Brindisi, convocata la Conferenza di servizi. **Bari** - Il Dipartimento tecnico dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) è già al lavoro per avviare l' iter prodromico per la cantierizzazione di due progetti rilevanti, finalizzati a migliorare l' attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto **porto**-città, fondamentale per produrre sinergie favorevoli sia per le attività portuali che per quelle urbane.

Porto di Bari Dopo la recente notizia dell' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), nell' ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) 'Infrastrutture e Reti' 2014-2020, del progetto denominato 'Interazioni **Porto** Città: Parco del Castello - riconversione castello -**porto**', l' Ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione. La proposta dell' Ente, ammessa a finanziamento nell' ambito dell' Asse B 'Recupero waterfront', nasce da un' intesa tra l' AdSPMAM e il

Comune di **Bari** finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell' edificio simbolo della città di **Bari**, un' imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell' AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l' interrimento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell' area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. Attraverso l' intervento, l' AdSPMAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell' area portuale. "Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo **porto**, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro - commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzano o ne annullino del tutto la percezione visiva - di due assi viari, urbano e portuale. Una vera e propria opera di ricucitura delle due parti di territorio, realizzata tramite l' introduzione di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l' insediamento



Il Nautilus

Bari

di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l' appeal del territorio e della sua offerta turistica". L' intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 'interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali' e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 'Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali', per un totale di 28.092.857,43 complessivi sui 28.500.000 richiesti. **Porto** di Brindisi L' AdSPMAM ha indetto la Conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l' acquisizione dei pareri propedeutici all' approvazione del progetto "Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne". Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L' intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato 'Faro Rosso', realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull' isolotto 'Traversa', appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto 'Pedagne' che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il 'Faro Verde', di più recente costruzione, delimitano il **porto** di Brindisi e ne indicano l' obbligata via di accesso e di uscita. L' Ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l' impianto morfologico d' insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell' accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L' importo previsto è di 638 mila euro. "Riporteremo il vecchio guardiano del mare agli antichi splendori- commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- e, nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare ai cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al **porto** e al mare". Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l' Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la Conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione.

Informazioni Marittime

Bari

A Bari e Brindisi avviati due progetti per riqualificare i porti

Gli interventi previsti riguardano il Parco del Castello nel capoluogo e il Faro delle Pedagne nell'altra città pugliese

Fanno importanti passi avanti due progetti per migliorare in Puglia l'attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto **porto**-città. Il dipartimento tecnico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP MAM), presieduta da Ugo Patroni Griffi, è infatti già al lavoro per avviare l'iter necessario alla cantierizzazione di due iniziative rilevanti, che riguardano il Parco del Castello a **Bari** e il Faro delle Pedagne a Brindisi. **Porto di Bari**

Dopo la recente notizia dell'ammissione a finanziamento da parte del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, nell'ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, del progetto denominato "Interazioni **Porto** Città: Parco del Castello - riconversione castello **-porto**", l'ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione. La proposta dell'ente, ammessa a finanziamento nell'ambito dell'Asse B "Recupero waterfront", nasce da un'intesa tra l'AdSP MAM e il Comune di **Bari** finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell'edificio simbolo della città di **Bari**, un'imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell'AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l'interramento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell'area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. L'intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 "interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali" e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 "Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali", per un totale di 28,1 milioni complessivi sui 28,5 richiesti. **Porto** di Brindisi L'AdSP MAM ha indetto la conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto "Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne". Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato



Informazioni Marittime

Bari

"Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull' isolotto "Traversa", appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto "Pedagne" che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il "Faro Verde", di più recente costruzione, delimitano il porto di Brindisi e ne indicano l' obbligata via di accesso e di uscita. L' ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l' impianto morfologico d' insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell' accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L' importo previsto è di 638 mila euro. Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l' ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione.

Informazioni Marittime

Bari

Puglia, Rfi riqualifica le stazioni di Giovinazzo e San Severo

Previste aree verdi, piste ciclabili, parcheggi, spazi pubblici e un centro intermodale

Rete Ferroviaria Italiana ha avviato in Puglia due progetti per riqualificare le stazioni di Giovinazzo (**Bari**) e San Severo (Foggia) e valorizzare le relative aree circostanti al servizio di cittadini e viaggiatori. Con un investimento di 1,3 milioni di euro, Rfi vuole rendere la stazione di Giovinazzo più accessibile con un nuovo parcheggio e un piazzale riqualificato. Il progetto prevede interventi di riqualificazione architettonica e funzionale per il completo restyling del fabbricato a cui seguirà la riqualificazione del piazzale antistante con ampi spazi pedonali e aree verdi, elementi di arredo urbano innovativi e sostenibili, stalli per auto, bus. Novità anche per le bici perché in stazione arriverà la pista ciclo pedonale greenway prevista dal Comune. Prevista anche la realizzazione di un nuovo parcheggio pubblico intermodale nell'adiacente ex scalo merci. Ampi spazi verdi, ciclovia e bike point in costruzione, accompagnano invece l'avvio dei lavori di riqualificazione della stazione di San Severo. Gli interventi prevedono il restyling completo e l'adeguamento di tutti gli spazi aperti al pubblico di transito e di attesa in modo da renderli più confortevoli, luminosi, accoglienti e accessibili, con il completo abbattimento delle barriere architettoniche anche mediante l'installazione di ascensori per l'accesso alle banchine. Piazza della Costituzione sarà ridisegnata con ampi spazi pedonali ed aree verdi. Nelle vicinanze del piazzale di stazione sorgerà un nuovo centro per lo scambio intermodale ferro-gomma, dotato sia di stalli auto che di stalli bus urbani ed extraurbani.



Due importanti progetti a Bari e Brindisi

Rispettivamente il Parco del Castello ed il Faro delle Pedagne

Redazione

BARI Due importanti progetti per i porti di Bari e Brindisi verso la fase di progettazione definitiva. Il Dipartimento tecnico dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale (AdSp MAM) è infatti già al lavoro per avviare l'iter prodromico per la cantierizzazione di due progetti rilevanti, finalizzati a migliorare l'attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto porto-città, fondamentale per produrre sinergie favorevoli sia per le attività portuali che per quelle urbane. Porto di Bari. Dopo la recente notizia dell'ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), nell'ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) Infrastrutture e Reti 2014-2020, del progetto denominato Interazioni Porto Città: Parco del Castello riconversione castello -porto, l'Ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione. La proposta dell'Ente, ammessa a finanziamento nell'ambito dell'Asse B Recupero waterfront, nasce da un'intesa tra l'AdSp MAM e il Comune di Bari finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell'edificio simbolo della città di Bari, un'imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell'AdSp MAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla darsena vecchia, necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, prevede l'interramento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell'area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. Attraverso l'intervento, l'AdSp MAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell'area portuale. Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo porto, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro commenta il presidente dell'AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione attraverso tecniche che ne minimizzano o ne annullino del tutto la percezione visiva di due assi viari, urbano e portuale. Una vera e propria opera di ricucitura delle due parti di territorio, realizzata tramite l'introduzione di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l'insediamento di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali,

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI & C. S.p.A.' with a navigation menu (HOMEPAGE, LOGISTICA, PORTI, ALTROITALIAPORTI) and a search bar. The main article is titled 'Due importanti progetti a Bari e Brindisi' with a sub-headline 'Rispettivamente il Parco del Castello ed il Faro delle Pedagne'. It includes a date '14 gennaio 2022' and a 'Redazione' tag. Below the title is a large image of a lighthouse on a rocky island. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e Cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, including 'Proteste SSNella' and 'Due importanti progetti a Bari e Brindisi'. At the bottom of the article preview, there is a 'ABBONATI E EFFETTUATI IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Messaggero Marittimo

Bari

a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l'appeal del territorio e della sua offerta turistica. L'intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali, per un totale di 28.092.857,43 euro complessivi sui 28.500.000 richiesti. Porto di Brindisi. L'AdSp MAM ha indetto la Conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne. Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato Faro Rosso, realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto Traversa, appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto Pedagne che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il Faro Verde, di più recente costruzione, delimitano il porto di Brindisi e ne indicano l'obbligata via di accesso e di uscita. L'Ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l'ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l'impianto morfologico d'insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell'accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L'importo previsto è di 638 mila euro. Ripoteremo il vecchio guardiano del mare agli antichi splendori commenta il presidente dell'AdSp MAM Ugo Patroni Griffi- e, nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare a cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al porto e al mare. Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l'Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la Conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione.

Cantierizzazione di due progetti rilevanti :Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi.

04/01/2022 Parco del Castello a **Bari** e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSPMAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti. Per **Bari**, dopo l' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), si avvia la fase della progettazione definitiva. Per Brindisi, convocata la Conferenza di servizi. Il Dipartimento tecnico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) è già al lavoro per avviare l' iter prodromico per la cantierizzazione di due progetti rilevanti, finalizzati a migliorare l' attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto **porto-città**, fondamentale per produrre sinergie favorevoli sia per le attività portuali che per quelle urbane. **Porto** di **Bari**. Dopo la recente notizia dell' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), nell' ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) Infrastrutture e Reti 2014-2020, del progetto denominato Interazioni **Porto** Città: Parco del Castello - riconversione castello -**porto**, l' Ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla

formalizzazione della convenzione. La proposta dell' Ente, ammessa a finanziamento nell'ambito dell'Asse B Recupero waterfront, nasce da un' intesa tra l'AdSPMAM e il Comune di **Bari** finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell' edificio simbolo della città di **Bari**, un' imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell' AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l' interrimento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell'area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. Attraverso l' intervento, l' AdSPMAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell'area portuale. "Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo **porto**, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro - commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzano o ne annullino del tutto la percezione visiva - di due assi viari, urbano e portuale. Una



The screenshot shows the Puglia Live website interface. At the top, there's a navigation menu with categories like 'Home', 'Notizie', 'Appuntamenti', 'Rubriche', 'Video', 'Risorse', 'Collaboratori', 'Link', and 'Contatti'. Below the menu is a search bar and a 'Cerca nel sito' button. The main content area features a title 'Cantierizzazione di due progetti rilevanti: Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi.' followed by a date '04/01/2022'. The article text is partially visible, starting with 'Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSPMAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti...'. There is a 'PHOTO GALLERY' section with a small image of a map. At the bottom, there's a footer with the text 'L'articolo è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 "Interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali" e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 "Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali", per un totale di € 29.092.837,42 complessivi su € 28.500.000 richiesti.'

Puglia Live

Bari

vera e propria opera di ricucitura delle due parti di territorio, realizzata tramite l'introduzione di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l'insediamento di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l'appeal del territorio e della sua offerta turistica". L'intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali, per un totale di 28.092.857,43 complessivi sui 28.500.000 richiesti. **Porto** di Brindisi. L'AdSPMAM ha indetto la Conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto "Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne. Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto Traversa, appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto Pedagne che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il Faro Verde", di più recente costruzione, delimitano il **porto** di Brindisi e ne indicano l'obbligata via di accesso e di uscita. L'Ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l'ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l'impianto morfologico d'insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell'accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L'importo previsto è di 638 mila euro. "Riporteremo il vecchio guardiano del mare agli antichi splendori- commenta il presidente dell'AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- e, nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare a cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al **porto** e al mare". Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l'Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la Conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione.

Porti di Bari e Brindisi, il 2022 inizia con lavori di riqualificazione

Helvetius

A Brindisi l'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato "Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto "Traversa" Bari - Il dipartimento tecnico dell'Autorità di sistema **portuale** del **mare Adriatico meridionale** (AdSPMAM) è già al lavoro per avviare l'iter per la cantierizzazione di due progetti che riguardano i porti di Bari e Brindisi. Nel caso dello scalo barese, la proposta dell'Ente ammessa a finanziamento intende estendere gli spazi a verdi di pertinenza del castello Normanno-Svevo e si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito **portuale** sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità **portuale** e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento prevede l'interramento della rete stradale **portuale**, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell'area **portuale**, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. Per il presidente dell'Autorità **portuale**, Ugo Patroni Griffi così saranno ricongiunti "il castello con il suo **mare**, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzino o ne annullino del tutto la percezione visiva di due assi viari, urbano e **portuale**. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l'appeal del territorio e della sua offerta turistica". L'intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro sulla linea di azione 3, per circa 25 milioni di euro sulla linea di azione 4. Per il porto di Brindisi, il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato "Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto "Traversa", appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto "Pedagne" che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il "Faro Verde", di più recente costruzione, delimitano il porto di Brindisi e ne indicano l'obbligata via di accesso e di uscita. L'importo previsto è di 638mila euro. "Riporteremo il vecchio guardiano del **mare** agli antichi splendori - aggiunge Patroni Griffi - e nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare a cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al porto e al **mare**".



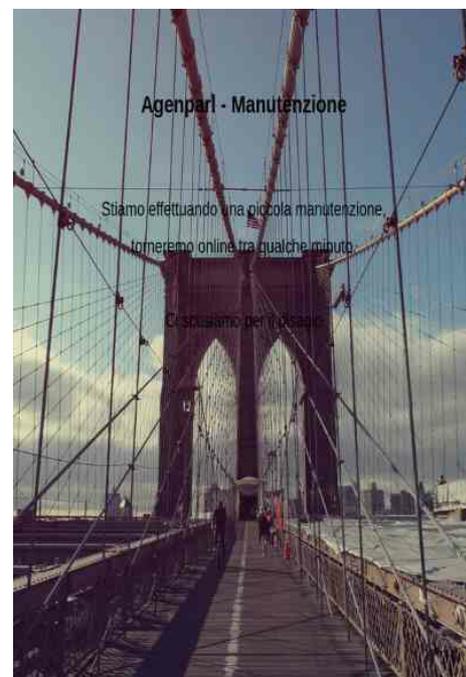
Agenparl

Brindisi

PORTO DI BARI E PORTO DI BRINDISI- COMUNICATO STAMPA -

Please Enter Your Name Here

(AGENPARL) - mar 04 gennaio 2022 Parco del Castello a **Bari** e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSPMAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti. Per **Bari**, dopo l' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), si avvia la fase della progettazione definitiva. Per Brindisi, convocata la Conferenza di servizi. Il Dipartimento tecnico dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) è già al lavoro per avviare l' iter prodromico per la cantierizzazione di due progetti rilevanti, finalizzati a migliorare l' attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto **porto**-città, fondamentale per produrre sinergie favorevoli sia per le attività portuali che per quelle urbane. **Porto** di **Bari**. Dopo la recente notizia dell' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), nell' ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) 'Infrastrutture e Reti' 2014-2020, del progetto denominato 'Interazioni **Porto** Città: Parco del Castello - riconversione castello -**porto**', l' Ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione. La proposta dell' Ente, ammessa a finanziamento nell' ambito dell' Asse B 'Recupero waterfront', nasce da un' intesa tra l' AdSPMAM e il Comune di **Bari** finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell' edificio simbolo della città di **Bari**, un' imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell' AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l' interrimento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell' area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. Attraverso l' intervento, l' AdSPMAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell' area portuale. "Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo **porto**, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro - commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzano o ne annullino del tutto la percezione visiva - di due assi viari, urbano e portuale.



Agenparl

Brindisi

Una vera e propria opera di ricucitura delle due parti di territorio, realizzata tramite l'introduzione di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l'insediamento di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l'appeal del territorio e della sua offerta turistica".

Porto di Brindisi. L'AdSPMAM ha indetto la Conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto "Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne". Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato 'Faro Rosso', realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto 'Traversa', appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto 'Pedagne' che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il 'Faro Verde', di più recente costruzione, delimitano il **porto** di Brindisi e ne indicano l'obbligata via di accesso e di uscita. L'Ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l'ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l'impianto morfologico d'insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell'accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L'importo previsto è di 638 mila euro. "Ripoteremo il vecchio guardiano del mare agli antichi splendori- commenta il presidente dell'AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- e, nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare a cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al **porto** e al mare". Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l'Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la Conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione. **Bari**, 4 gennaio 2022

Brindisi Report

Brindisi

Porto: "Il faro delle isole Pedagne tornerà al suo antico splendore"

L' Autorità di sistema portuale ha indetto la conferenza dei servizi per per l' acquisizione dei pareri propedeutici all' approvazione del progetto di ristrutturazione dell' opera

Parte l' iter per la ristrutturazione del faro delle Pedagne e strutture annesse, nel porto di Brindisi. L' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Adriatico meridionale ha indetto la conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l' acquisizione dei pareri propedeutici all' approvazione del progetto. Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L' intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato "Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull' isolotto "Traversa", appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto "Pedagne" che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il "Faro Verde", di più recente costruzione, delimitano il porto di Brindisi e ne indicano l' obbligata via di accesso e di uscita. L' ente **portuale**, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l' impianto morfologico d' insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell' accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L' importo previsto è di 638 mila euro. "Riporteremo il vecchio guardiano del mare agli antichi splendori- commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- e, nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare a cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al porto e al mare". Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l' ente **portuale** ha ritenuto opportuno convocare la conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione.



Il Nautilus

Brindisi

Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSP MAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti

Per **Bari**, dopo l' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), si avvia la fase della progettazione definitiva. Per Brindisi, convocata la Conferenza di servizi. **Bari** - Il Dipartimento tecnico dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) è già al lavoro per avviare l' iter prodromico per la cantierizzazione di due progetti rilevanti, finalizzati a migliorare l' attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto **porto**-città, fondamentale per produrre sinergie favorevoli sia per le attività portuali che per quelle urbane.

Porto di Bari Dopo la recente notizia dell' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), nell' ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) 'Infrastrutture e Reti' 2014-2020, del progetto denominato 'Interazioni **Porto** Città: Parco del Castello - riconversione castello -**porto**', l' Ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione. La proposta dell' Ente, ammessa a finanziamento nell' ambito dell' Asse B 'Recupero waterfront', nasce da un' intesa tra l' AdSPMAM e il

Comune di **Bari** finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell' edificio simbolo della città di **Bari**, un' imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell' AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l' interrimento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell' area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. Attraverso l' intervento, l' AdSPMAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell' area portuale. "Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo **porto**, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro - commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzano o ne annullino del tutto la percezione visiva - di due assi viari, urbano e portuale. Una vera e propria opera di ricucitura delle due parti di territorio, realizzata tramite l' introduzione di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l' insediamento



Il Nautilus

Brindisi

di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l' appeal del territorio e della sua offerta turistica". L' intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 'interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali' e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 'Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali', per un totale di 28.092.857,43 complessivi sui 28.500.000 richiesti. **Porto** di Brindisi L' AdSPMAM ha indetto la Conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l' acquisizione dei pareri propedeutici all' approvazione del progetto "Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne". Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L' intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato 'Faro Rosso', realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull' isolotto 'Traversa', appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto 'Pedagne' che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il 'Faro Verde', di più recente costruzione, delimitano il **porto** di Brindisi e ne indicano l' obbligata via di accesso e di uscita. L' Ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l' impianto morfologico d' insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell' accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L' importo previsto è di 638 mila euro. "Riporteremo il vecchio guardiano del mare agli antichi splendori- commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- e, nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell' impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare ai cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al **porto** e al mare". Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l' Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la Conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione.

Informazioni Marittime

Brindisi

A Bari e Brindisi avviati due progetti per riqualificare i porti

Gli interventi previsti riguardano il Parco del Castello nel capoluogo e il Faro delle Pedagne nell'altra città pugliese

Fanno importanti passi avanti due progetti per migliorare in Puglia l'attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto **porto**-città. Il dipartimento tecnico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP MAM), presieduta da Ugo Patroni Griffi, è infatti già al lavoro per avviare l'iter necessario alla cantierizzazione di due iniziative rilevanti, che riguardano il Parco del Castello a **Bari** e il Faro delle Pedagne a Brindisi. **Porto di Bari**

Dopo la recente notizia dell'ammissione a finanziamento da parte del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, nell'ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, del progetto denominato "Interazioni **Porto** Città: Parco del Castello - riconversione castello **-porto**", l'ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione. La proposta dell'ente, ammessa a finanziamento nell'ambito dell'Asse B "Recupero waterfront", nasce da un'intesa tra l'AdSP MAM e il Comune di **Bari** finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell'edificio simbolo della città di **Bari**, un'imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell'AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l'interramento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell'area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. L'intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 "interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali" e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 "Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali", per un totale di 28,1 milioni complessivi sui 28,5 richiesti. **Porto** di Brindisi L'AdSP MAM ha indetto la conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto "Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne". Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato



Informazioni Marittime

Brindisi

"Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull' isolotto "Traversa", appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto "Pedagne" che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il "Faro Verde", di più recente costruzione, delimitano il porto di Brindisi e ne indicano l' obbligata via di accesso e di uscita. L' ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l' ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l' impianto morfologico d' insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell' accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L' importo previsto è di 638 mila euro. Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l' ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione.

Cantierizzazione di due progetti rilevanti :Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi.

04/01/2022 Parco del Castello a **Bari** e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSPMAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti. Per **Bari**, dopo l' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), si avvia la fase della progettazione definitiva. Per Brindisi, convocata la Conferenza di servizi. Il Dipartimento tecnico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) è già al lavoro per avviare l' iter prodromico per la cantierizzazione di due progetti rilevanti, finalizzati a migliorare l' attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto **porto-città**, fondamentale per produrre sinergie favorevoli sia per le attività portuali che per quelle urbane. **Porto** di **Bari**. Dopo la recente notizia dell' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), nell' ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) Infrastrutture e Reti 2014-2020, del progetto denominato Interazioni **Porto** Città: Parco del Castello - riconversione castello -**porto**, l' Ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla

formalizzazione della convenzione. La proposta dell' Ente, ammessa a finanziamento nell'ambito dell'Asse B Recupero waterfront, nasce da un' intesa tra l'AdSPMAM e il Comune di **Bari** finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell' edificio simbolo della città di **Bari**, un' imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale. Il progetto dell' AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l' interrimento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell'area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. Attraverso l' intervento, l' AdSPMAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell'area portuale. "Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo **porto**, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro - commenta il presidente dell' AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzano o ne annullano del tutto la percezione visiva - di due assi viari, urbano e portuale. Una vera e propria



Puglia live

Home | Archivio | Appuntamenti | Rubriche | Visione | Ristoranti | Collaboratori | Link | Contatti

04/01/2022

Cantierizzazione di due progetti rilevanti: Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi.

04/01/2022

Parco del Castello a Bari e Faro delle Pedagne a Brindisi: AdSPMAM già al lavoro per avviare l' iter finalizzato alla cantierizzazione di due progetti rilevanti. Per Bari, dopo l' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), si avvia la fase della progettazione definitiva. Per Brindisi, convocata la Conferenza di servizi.

Il Dipartimento tecnico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) è già al lavoro per avviare l' iter prodromico per la cantierizzazione di due progetti rilevanti, finalizzati a migliorare l' attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto **porto-città**, fondamentale per produrre sinergie favorevoli sia per le attività portuali che per quelle urbane.

Porto di Bari. Dopo la recente notizia dell' ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili), nell' ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) Infrastrutture e Reti 2014-2020, del progetto denominato "Interazioni Porto Città: Parco del Castello - riconversione castello - porto", l'Ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione.

La proposta dell'Ente, ammessa a finanziamento nell'ambito dell'Asse B "Recupero waterfront", nasce da un'intesa tra l'AdSPMAM e il Comune di Bari finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo. Si tratta dell'edificio simbolo della città di Bari, un'imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale.

Il progetto dell'AdSPMAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l'interrimento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell'area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali.

Attraverso l'intervento, l'AdSPMAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell'area portuale.

"Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo porto, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro - commenta il presidente dell'AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzano o ne annullano del tutto la percezione visiva - di due assi viari, urbano e portuale. Una vera e propria opera di "ricucitura" delle due parti di territorio, realizzato tramite l'interrimento di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l'interdizione di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ne potenziano e riqualificano la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzazione i resti dell'architettura e archeologica e ad attrarre l'appeal del territorio e della sua offerta turistica".

L'intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 "Interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali" e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 "Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali", per un totale di € 29.092.837,42 complessivi su € 28.500.000 richiesti.

Puglia Live

Brindisi

opera di ricucitura delle due parti di territorio, realizzata tramite introduzione di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l'insediamento di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l'appeal del territorio e della sua offerta turistica". L'intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali, per un totale di 28.092.857,43 complessivi sui 28.500.000 richiesti. **Porto** di Brindisi. L'AdSPMAM ha indetto la Conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto "Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne. Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto Traversa, appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto Pedagne che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il Faro Verde", di più recente costruzione, delimitano il **porto** di Brindisi e ne indicano l'obbligatoria via di accesso e di uscita. L'Ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l'ampliamento del punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l'impianto morfologico insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell'accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L'importo previsto è di 638 mila euro. "Riporteremo il vecchio guardiano del mare agli antichi splendori- commenta il presidente dell'AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- e, nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare ai cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al **porto** e al mare". Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l'Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la Conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione.

Porti di Bari e Brindisi, il 2022 inizia con lavori di riqualificazione

Helvetius

A Brindisi l'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato "Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto "Traversa" Bari - Il dipartimento tecnico dell'Autorità di sistema **portuale** del **mare Adriatico meridionale** (AdSPMAM) è già al lavoro per avviare l'iter per la cantierizzazione di due progetti che riguardano i porti di Bari e Brindisi. Nel caso dello scalo barese, la proposta dell'Ente ammessa a finanziamento intende estendere gli spazi a verdi di pertinenza del castello Normanno-Svevo e si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito **portuale** sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità **portuale** e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento prevede l'interramento della rete stradale **portuale**, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell'area **portuale**, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali. Per il presidente dell'Autorità **portuale**, Ugo Patroni Griffi così saranno ricongiunti "il castello con il suo **mare**, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzino o ne annullino del tutto la percezione visiva di due assi viari, urbano e **portuale**. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l'appeal del territorio e della sua offerta turistica". L'intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro sulla linea di azione 3, per circa 25 milioni di euro sulla linea di azione 4. Per il porto di Brindisi, il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregiato manufatto e, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione. L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato "Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto "Traversa", appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto "Pedagne" che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il "Faro Verde", di più recente costruzione, delimitano il porto di Brindisi e ne indicano l'obbligata via di accesso e di uscita. L'importo previsto è di 638mila euro. "Riporteremo il vecchio guardiano del **mare** agli antichi splendori - aggiunge Patroni Griffi - e nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre a raccontare a cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al porto e al **mare**".



Shipping Italy

Taranto

Altre 7 navi di Cma Cgm in rotta verso il porto di Taranto

Dopo l'anticipazione di SHIPPING ITALY sulle prime quattro portacontainer di Cma Cgm arrivate in maniera inaspettata al San Cataldo Container Terminal, emerge ora che almeno altre sette navi sono attese nei prossimi giorni sempre a **Taranto**. Il terminal container operato dal vettore marittimo francese a Malta è saturo di navi e container per cui si è reso necessario spostare delle navi nel terminal container pugliese. Undici per ora le unità interessate, tra arrivate e in arrivo. La scelta di **Taranto** non è casuale in quanto il gruppo turco Yilport, che gestisce in concessione da circa due anni l'infrastruttura al Molo Polisettroriale, controlla il 24% di Cma Cgm. Sinora sono state quattro le navi attraccate al molo polisettroriale (Mona Lisa, Navios Spring, Cma Cgm America e Cma Cgm Alcazar) che hanno portato a **Taranto** e alla società concessionaria San Cataldo Container Terminal, braccio operativo di Yilport, lo sbarco di alcune migliaia di Teu aggiuntivi oltre a nuovo lavoro per il personale del terminal (un centinaio di addetti). Le navi dirottate da Malta a **Taranto** sono infatti impiegate nei servizi di linea 'SSLMED Black Sea Marmara Morocco Service' (fra Mar Nero, Mediterraneo e Marocco), 'SSLMED Femex 1- Aegean Shuttle' (fra Turchia e Nord Europa) e 'SSLMED NC Levant Express' (che collega i porti del Nord Europa con quelli dell'Est Mediterraneo). Sono ora attese altre sette navi sino a metà mese. Si tratta di Contship Sun il 4 gennaio, di Contship Gin e Northern General il 5, di Elbspirit il 6, di Jaguar il 7, di Charlotta il 12 e infine, per ora, di Yigitcan A il 14 gennaio. Alla guida del terminal Yilport, dopo l'uscita della manager Raffaella Del Prete avvenuta a metà dicembre, si è intanto insediato Nicolas Sartini, da un anno co-ceo di Yilport, gruppo, quest'ultimo, fondato e diretto da Robert Yuksel Yildirim. Sartini in precedenza era in Cma Cgm. Rimane da capire se la guida del terminal da parte di Sartini costituisca una nomina definitiva o se sia una soluzione temporanea per porre rimedio all'addio della precedente general manager Raffaella Del Prete.



Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nicola Capuzzo - Direttore Responsabile

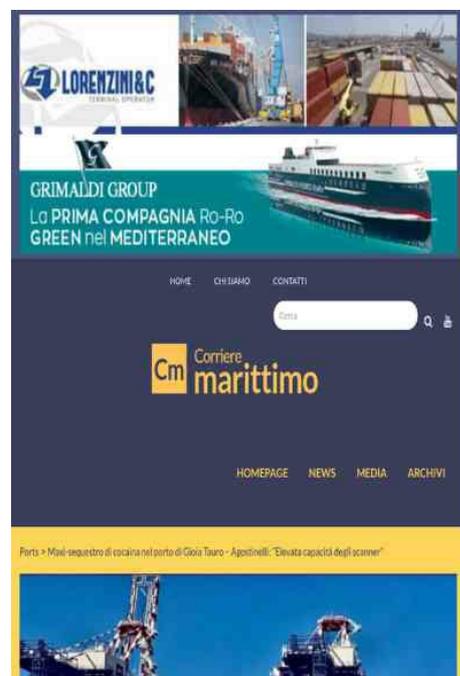


Altre 7 navi di Cma Cgm in rotta verso il porto di Taranto

4 gennaio 2022

Maxi-sequestro di cocaina nel porto di Gioia Tauro - Agostinelli: "Elevata capacità degli scanner"

GIOIA TAURO - Sul maxi-sequestro di cocaina effettuato nel **porto** di **Gioia Tauro**, a fine dicembre scorso, è intervenuto il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, manifestando grande soddisfazione per l' operazione. Tre tonnellate di cocaina purissima per un valore di circa 1 miliardo di euro , nascoste in alcuni container sono state sequestrate in due distinte operazioni, condotte dalla Guardia di finanza e dagli uomini delle Dogane. L' operazione ha visto gli investigatori svolgere una complessa attività di analisi su 3000 contenitori provenienti dal continente sudamericano, attraverso il supporto di sofisticati scanner, in dotazione all' Agenzia delle Dogane, compreso lo scanner mobile dato in comodato d' uso dall' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio nel 2018. Dotati di elevata tecnologia, i nuovi sistemi ispettivi puntano all' efficienza dei controlli e delle attività ispettive sui container, mediante l' utilizzo di apparecchiature a raggi X e detector raggi gamma, e, nel contempo contribuiscono ad aumentare la competitività del **porto**, che in questo modo non subisce rallentamenti del transito. Lo fa sapere l' Autorità di Sistema portuale in una nota stampa - " Non a caso, il **porto** di **Gioia Tauro** conferma, anche quest' anno, il suo primato nazionale nel settore del transhipment con 3.146.533 teus movimentati nel corso del 2021. Grazie, infatti, alla elevatissima capacità di controllo degli scanner , che ispezionano qualunque tipologia di merce all' interno dei container, si risponde all' esigenza di sicurezza richiesta allo scalo e, nello stesso tempo, si garantisce l' accelerazione dei flussi operativi interni al **porto**, ricercati dal mercato globale che è in costante evoluzione".



Istituto Sportello Unico per Tirreno Meridionale e Ionio

GIOIA TAURO L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha istituito lo Sportello Unico Amministrativo (SUA), previsto dall'art. 15 bis della legge 84/94. Si tratta di un obiettivo strategico indicato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che i presidenti delle Autorità Portuali sono tenuti a raggiungere entro il 31 dicembre. L'obiettivo è quello di garantire la digitalizzazione delle procedure amministrative degli Enti portuali, chiamati a sovrintendere e a programmare lo sviluppo delle infrastrutture portuali che operano all'interno di un mercato internazionale in continuo movimento. Attraverso la nuova procedura digitale si garantisce, così, un servizio più celere a supporto dell'utenza e, nel contempo, si risponde alle esigenze di sostenibilità verso le quali la Pubblica Amministrazione è tenuta ad uniformarsi. Un traguardo importante che, a pieno titolo, si inserisce nei processi di dematerializzazione delle procedure amministrative e di sburocrazia degli Enti portuali, al fine di offrire servizi pubblici sempre più performanti a supporto della crescita degli scali portuali, delle realtà imprenditoriali e dell'intero territorio. Dal primo gennaio, quindi, i permessi di accesso ai porti interni alla circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e l'iscrizione al registro previsto dall'art. 68 del Codice della Navigazione dovranno essere inoltrati, obbligatoriamente ed esclusivamente, attraverso lo Sportello Unico Amministrativo dell'Ente, collegata alla piattaforma digitale di Calabria SUAP, grazie alla sinergia istituzionale dell'Ente con la Regione Calabria e Fincalabra.



Port News

Olbia Golfo Aranci

Porti sardi sempre più digitali

di Redazione

L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha messo in funzione il suo Sportello Unico Amministrativo. Lo SUAMS (acronimo, appunto, di Sportello Unico Amministrativo Mare di Sardegna), che rappresenta un importante passo in avanti nel processo di dematerializzazione e semplificazione delle procedure amministrative nonché un servizio all' utenza più celere, efficace e sostenibile, è ufficialmente online dal 1° gennaio 2022 e raggiungibile, attraverso apposito pulsante in home page, dal sito istituzionale www.adspmaredisardegna.it In questa prima fase, lo Sportello digitale sarà rivolto principalmente alla gestione delle pratiche relative al Registro ex art. 68 del Codice della navigazione, istituito a disciplina di tutte le attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nei porti e sul demanio marittimo di competenza e, pertanto, soggette a vigilanza dell' AdSP. I nuovi utenti interessati, previa registrazione, potranno così procedere alla prima iscrizione ordinaria o occasionale sull' apposito Registro, al rinnovo o, inoltrare iscrizione dedicata alla categoria dei chimici di porto. Tutte le istanze presentate precedentemente alla data del 1° gennaio, invece, non richiederanno, fino a naturale scadenza, nuovo inoltro tramite sistema digitale. Una prima versione, quella dello SUAMS attualmente online, che verrà a breve implementata con l' estensione della dematerializzazione e della semplificazione anche alle istanze relative alle concessioni demaniali marittime nelle aree di competenza dell' AdSP del Mare di Sardegna.

Menu

f t in @ Q

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE NERGO CASALE



Quando visiti il sito, ti offriamo la possibilità di personalizzare i contenuti, inviare servizi legati ai social media e analizzare il nostro traffico. Continuando la navigazione accetti i nostri termini.

OK

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Sciopero portuali Tremestieri, Authority cerca un accordo con Uiltrasporti

redstage

L'Authority portuale dello Stretto cerca di mediare tra la Uiltrasporti e la Comet Srl, società che gestisce il porto di Tremestieri. La Uiltrasporti ha infatti proclamato una prima azione di sciopero, della durata di 24 ore, che si terrà dalle 12 di martedì 11 gennaio. Obiettivo dello sciopero è che coinvolgerà il personale Uiltrasporti operante per Comet Srl e quello di trasformare gli attuali contratti part time in contratti full time. In questo contesto, al fine di scongiurare i disagi derivanti dallo sciopero, il presidente dell'Authority portuale, l'ingegner Mario Mega, ha invitato la Uiltrasporti a valutare la possibilità di revocare lo sciopero e di aderire immediatamente a un tavolo di confronto con la Comet Srl, al fine di trovare una soluzione a tal riguardo. Sarebbe auspicabile si leggesse in una nota di Mega - che continui il confronto tra i lavoratori ed il concessionario dell'approdo di Tremestieri, magari allargandolo a tutto il cluster interessato, evitando di creare disservizi che si scaricherebbero immediatamente oltre che sulla utenza costituita dagli autotrasportatori e dai produttori siciliani anche sulla generalità dei consumatori italiani. L'attuale fase emergenziale dovuta alla pandemia e le conseguenti restrizioni poste dal

Governo richiedono uno sforzo comune al fine di non pregiudicare ulteriormente il delicato e strategico settore dei trasporti e della logistica già fortemente compromesso. Si reputa pertanto necessario - nell'interesse non solo delle comunità locali che si affacciano sullo Stretto ma anche di quella nazionale - cercare una intesa che porti al superamento delle posizioni delle singole parti al fine di trovare un giusto ed equo punto di equilibrio. A tal fine si invita Uiltrasporti a valutare la possibilità di revocare lo sciopero proclamato aderendo alla nostra proposta di attivare immediatamente un tavolo di confronto allargato all'intero cluster, come sopra identificato, dove discutere dell'assetto complessivo dell'organizzazione per l'utilizzo dell'approdo ed in generale del traghettamento dal Porto di Messina che potrebbe, a parere dello scrivente, rendere di più facile poi la discussione sui temi posti dai lavoratori nel confronto con il concessionario.



Vertenza "Fronte del porto" Il sindacato apre al confronto

Ma la Uil chiede risposte concrete immediate

«Prendiamo atto dell' appello al senso di responsabilità formalizzato dal presidente dell' Adsp dello Stretto Mario Mega, in risposta alla proclamazione dello sciopero di 24 ore dei lavoratori portuali di Tremestieri indetto dalla Uil per il prossimo 11 gennaio. In tal senso, occorre evidenziare che la proclamazione dello sciopero rappresenta l' estrema ratio, corretta e motivata, a fronte del persistere di gravi criticità in merito al rispetto dei diritti dei lavoratori in un sito che rappresenta il fulcro dello sviluppo presente e futuro del nostro territorio». A dichiararlo sono Ivan Tripodi, segretario generale della Uil Messina, Michele Barresi, segretario generale della Uil Trasporti, e Nino Di Mento, responsabile provinciale per i porti e la logistica.

«Lo sciopero dell' 11 gennaio rappresenta una dolorosa decisione intrapresa dopo circa cinque anni dall' ultima mobilitazione svoltasi a Tremestieri e ad un anno dall' inizio della vertenza con la società Comet, azienda che gestisce il terminal dal 2016. I motivi alla base dell' agitazione - spiegano i rappresentanti della Uil - sono di natura contrattuale e riguardano il pieno rispetto economico e normativo, nonché una più ampia problematica relativa alla necessaria e ormai improcrastinabile trasformazione dei contratti da part-time a tempo pieno per i 40 lavoratori della Comet. Oggi, infatti, a fronte di un porto che opera 24h su 24h, in un flusso costante sui 12 mesi e con oltre 300 mila transiti commerciali l' anno, appare irragionevole e penalizzante voler ancora inchiodare le maestranze a contratti part-time con l' immotivato fermo dei lavoratori per due mesi l' anno che stride pesantemente con la tipologia dell' attività svolta e, fra l' altro, con inevitabili negative ricadute economiche su decine di famiglie messinesi" hanno continuato i tre sindacalisti. A fronte di questo complesso quadro vertenziale, nel comprendere l' appello del presidente Mega riguardo il delicato periodo legato all' emergenza pandemica, è opportuno evidenziare che proprio i lavoratori della Comet non si sono mai fermati e, dimostrando senso di responsabilità, hanno garantito ininterrottamente il servizio sin dall' esplosione della crisi sanitaria.

La proclamazione dello sciopero risulta, oggettivamente, un atto inevitabile. Pertanto - conclude il sindacato - nel confermare il nostro notorio senso di responsabilità e la ferma volontà di dare risposte concrete ai lavoratori, manifestiamo piena disponibilità all' avvio di un tavolo promosso, nella qualità di erogatore della concessione, dall' **Autorità di sistema**: un confronto che, anche in extremis, prima dell' avvio della protesta e con il fattivo coinvolgimento di tutti i portatori di interessi nello scalo di Tremestieri, sia esclusivamente finalizzato a dare immediate risposte e tangibili risultati ai lavoratori per scongiurare l' azione di sciopero che, è bene rammentarlo, rappresenta un diritto



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

costituzionale, nonché un sacrificio economico pagato con le tasche dei lavoratori.

La nostra disponibilità è, ancora una volta, confermata nella piena consapevolezza della priorità che intendiamo dare al lavoro, all' occupazione e ai diritti».

l.d.

Portuali Tremestieri e Ultrasporti sono pronti a allo sciopero

Redazione sport

'Prendiamo atto dell' appello al senso di responsabilità formalizzato dal Presidente dell' Adsp dello Stretto ing. Mario Mega, in risposta alla proclamazione dello sciopero di 24 ore dei lavoratori portuali di Tremestieri indetto dalla Uil per il prossimo 11 gennaio. In tal senso, occorre evidenziare che la proclamazione dello sciopero rappresenta l' estrema ratio, corretta e motivata, a fronte del persistere di gravi criticità in merito al rispetto dei diritti dei lavoratori in un sito che rappresenta il fulcro dello sviluppo presente e futuro del nostro territorio' lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Michele Barresi, segretario generale Uil Trasporti Messina, e Nino Di Mento, segretario prov. Porti e Logistica. 'Lo sciopero dell' 11 gennaio rappresenta una dolorosa decisione intrapresa dopo circa cinque anni dall' ultima mobilitazione svoltasi a Tremestieri e ad un anno dall' inizio della vertenzialità con la società Comet, azienda che gestisce il terminal dal 2016. I motivi alla base dell' agitazione sono di natura contrattuale e riguardano il pieno rispetto economico e normativo, nonché una più ampia problematica relativa alla necessaria ed ormai improcrastinabile trasformazione dei contratti da part-time a tempo pieno per i 40 lavoratori della Comet. Oggi, infatti, a fronte di un porto che opera 24h su 24h, in un flusso costante sui 12 mesi e con oltre 300 mila transiti commerciali l' anno, appare irragionevole e penalizzante voler ancora inchiodare le maestranze a contratti part-time con l' immotivato fermo dei lavoratori per due mesi l' anno che stride pesantemente con la tipologia dell' attività svolta e, fra l' altro, con inevitabili negative ricadute economiche su decine di famiglie messinesi' hanno continuato i tre sindacalisti. 'A fronte di questo complesso quadro vertenziale, nel comprendere l' appello del presidente Mega riguardo il delicato periodo legato all' emergenza pandemica, è opportuno evidenziare che proprio i lavoratori della Comet non si sono mai fermati e, dimostrando senso di responsabilità, hanno garantito ininterrottamente il servizio sin dall' esplosione della crisi sanitaria. La proclamazione dello sciopero risulta, oggettivamente, un atto inevitabile. Pertanto, nel confermare il nostro notorio senso di responsabilità e la ferma volontà di dare risposte concrete ai lavoratori, manifestiamo piena disponibilità all' avvio di un tavolo promosso, nella qualità di erogatore della concessione, dall' **Autorità di Sistema**: un confronto che, anche in extremis, prima dell' avvio della protesta e con il fattivo coinvolgimento di tutti i portatori di interessi nello scalo di Tremestieri, sia esclusivamente finalizzato a dare immediate risposte e tangibili risultati ai lavoratori per scongiurare l' azione di sciopero che, è bene rammentarlo, rappresenta un diritto costituzionale, nonché un sacrificio economico pagato con le tasche dei lavoratori. La nostra disponibilità è, ancora una volta, confermata nella piena consapevolezza della priorità che intendiamo dare al lavoro, all'



Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

occupazione e ai diritti' hanno così concluso Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Michele Barresi, segretario generale Uil Trasporti Messina, e Nino Di Mento, segretario prov. Porti e Logistica. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.

Messina, programmazione e investimenti della portualità locale

Un versante su cui si gioca il destino dell' economia cittadina, ma su cui occorre sciogliere alcuni dubbi: dagli scioperi già annunciati alle progettazioni da avviare in tempi rapidi

Lina Bruno

Un versante su cui si gioca il destino dell' economia cittadina, ma su cui occorre sciogliere alcuni dubbi: dagli scioperi già annunciati alle progettazioni da avviare in tempi rapidi MESSINA - Lo sviluppo della portualità non può prescindere dalle tutele occupazionali e contrattuali . La proclamazione dello sciopero di 24 ore per l' 11 gennaio indetto dalla Uiltrasporti vuole accendere l' attenzione sulla mancata trasformazione, dopo 16 anni, in full time dei contratti per quaranta lavoratori impiegati in part time dieci mesi su dodici. 'Una vertenza - ricordano Michele Barresi, segretario generale Uiltrasporti, e Nino Di Mento, segretario Porti e Logistica - iniziata da circa un anno con la Società Comet Srl che gestisce dal gennaio 2016 lo scalo portuale di Tremestieri, ma dopo svariati incontri tra le parti, anche in sede di Sicindustria e **Autorità di Sistema** dello Stretto, non abbiamo avuto risposte adeguate'. Dopo la comunicazione dello sciopero il presidente dell' **Adsp**, Mario Paolo Mega , ha inviato una nota al sindacato in cui auspica 'la continuazione del confronto tra i lavoratori e il concessionario dell' approdo di Tremestieri, magari allargandolo a tutto il cluster interessato, evitando di creare disservizi che si scaricherebbero immediatamente oltre che sugli autotrasportatori ed i produttori siciliani anche sulla generalità dei consumatori italiani '. Barresi giudica positivo l' intervento dell' **Adsp** : 'Venerdì prossimo faremo un' assemblea con i lavoratori per confrontarci con loro e decidere', anche perché la portualità e l' area a Sud, dove nei progetti di sviluppo del futuro porto di Tremestieri secondo Uiltrasporti si gioca una buona fetta dell' economia messinese e siciliana, per i rappresentanti dei lavoratori devono essere oggetto di profonda attenzione da parte dei soggetti privati, pubblici e istituzionali, che non può prescindere dalla tutela dei diritti dei lavoratori del settore. Mega propone un tavolo di confronto allargato all' intero cluster, dove discutere dell' assetto complessivo dell' organizzazione per l' utilizzo dell' approdo e in generale del traghettamento dal Porto di Messina, che potrebbe rendere più facile poi la discussione sui temi posti dai lavoratori nel confronto con il concessionario. Tutte le cifre degli investimenti sulla portualità nell' area dello Stretto sono nel bilancio di previsione 2022 dell' **Adsp** , approvato a novembre. Lo strumento finanziario consentirà all' Ente di continuare a realizzare le strategie delineate nel Pot 2020/2022 e la programmazione di interventi infrastrutturali per i porti dello Stretto contenuta nel Piano triennale delle opere pubbliche 2022/2024. Sono previsti complessivamente 45 interventi sui porti del **sistema**, per quasi 300 milioni di euro dei quali 254 milioni a carico del bilancio dell' Ente e il resto a carico dei privati con gli interventi che saranno avviati nell' ambito del Fondo complementare del Pnrr per l' elettrificazione



delle banchine e per il deposito costiero di Gnl. La quota dei finanziamenti già disponibili è aumentata, rispetto allo scorso anno, di quasi 100 milioni di euro raggiungendo circa il 90% delle previsioni di spesa complessive. Scende di conseguenza la quota dell' avanzo di amministrazione dedicato alla realizzazione di opere infrastrutturali che resta confermata in 67,5 milioni di euro. Nel dettaglio delle previsioni del bilancio, le entrate al 31/12/2022 ammonteranno a 16,2 milioni di euro, senza aumento delle tariffe a carico di utenti e concessionari. Per il prossimo anno, inoltre, è previsto un incremento degli oneri del personale in vista delle assunzioni che l' Ente ha in programma di fare, vista l' esigenza di adeguare la dotazione organica dalle attuali 32 unità, di cui solo 27 in servizio, a 65 unità. Nel corso dei prossimi tre anni pertanto l' **Autorità** si appresta a bandire selezioni pubbliche per l' assunzione di 38 unità di personale, di cui le prime cinque con bandi in pubblicazione, offrendo opportunità di occupazione stabile. 'Ora che le risorse sono in gran parte disponibili - conclude Mega - è possibile dedicarsi alla produzione delle progettazioni ed avviare le procedure autorizzative per poter passare alla fase esecutiva. Speriamo che presto tutto questo lavoro si concretizzi in nuovi cantieri aperti per aumentare sia la qualità dei servizi offerti ai passeggeri che per migliorare le condizioni di lavoro di operatori e concessionari'.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, l' Uil: "sciopero di 24 ore dei lavoratori portuali di Tremestieri"

Messina, l' Uil: "lo sciopero dell' 11 gennaio rappresenta una dolorosa decisione intrapresa dopo circa cinque anni dall' ultima mobilitazione svoltasi a Tremestieri e ad un anno dall' inizio della vertenzialità con la società Comet"

"Prendiamo atto dell' appello al senso di responsabilità formalizzato dal Presidente dell' Adsp dello Stretto ing. Mario Mega, in risposta alla proclamazione dello sciopero di 24 ore dei lavoratori portuali di Tremestieri indetto dalla Uil per il prossimo 11 gennaio. In tal senso, occorre evidenziare che la proclamazione dello sciopero rappresenta l' estrema ratio, corretta e motivata, a fronte del persistere di gravi criticità in merito al rispetto dei diritti dei lavoratori in un sito che rappresenta il fulcro dello sviluppo presente e futuro del nostro territorio" lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Michele Barresi, segretario generale Uil Trasporti Messina, e Nino Di Mento, segretario prov. Porti e Logistica. "Lo sciopero dell' 11 gennaio rappresenta una dolorosa decisione intrapresa dopo circa cinque anni dall' ultima mobilitazione svoltasi a Tremestieri e ad un anno dall' inizio della vertenzialità con la società Comet, azienda che gestisce il terminal dal 2016. I motivi alla base dell' agitazione sono di natura contrattuale e riguardano il pieno rispetto economico e normativo, nonché una più ampia problematica relativa alla necessaria ed ormai improcrastinabile trasformazione dei contratti da part-time a tempo pieno per i 40 lavoratori della Comet. Oggi, infatti, a fronte di un porto che opera 24h su 24h, in un flusso costante sui 12 mesi e con oltre 300 mila transiti commerciali l' anno, appare irragionevole e penalizzante voler ancora inchiodare le maestranze a contratti part-time con l' immotivato fermo dei lavoratori per due mesi l' anno che stride pesantemente con la tipologia dell' attività svolta e, fra l' altro, con inevitabili negative ricadute economiche su decine di famiglie messinesi" hanno continuato i tre sindacalisti. "A fronte di questo complesso quadro vertenziale, nel comprendere l' appello del presidente Mega riguardo il delicato periodo legato all' emergenza pandemica, è opportuno evidenziare che proprio i lavoratori della Comet non si sono mai fermati e, dimostrando senso di responsabilità, hanno garantito ininterrottamente il servizio sin dall' esplosione della crisi sanitaria. La proclamazione dello sciopero risulta, oggettivamente, un atto inevitabile. Pertanto, nel confermare il nostro notorio senso di responsabilità e la ferma volontà di dare risposte concrete ai lavoratori, manifestiamo piena disponibilità all' avvio di un tavolo promosso, nella qualità di erogatore della concessione, dall' **Autorità** di **Sistema**: un confronto che, anche in extremis, prima dell' avvio della protesta e con il fattivo coinvolgimento di tutti i portatori di interessi nello scalo di Tremestieri, sia esclusivamente finalizzato a dare immediate risposte e tangibili risultati ai lavoratori per scongiurare l' azione di sciopero che, è bene rammentarlo, rappresenta un diritto costituzionale,



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

nonché un sacrificio economico pagato con le tasche dei lavoratori. La nostra disponibilità è, ancora una volta, confermata nella piena consapevolezza della priorità che intendiamo dare al lavoro, all'occupazione e ai diritti" hanno così concluso Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Michele Barresi, segretario generale Uil Trasporti Messina, e Nino Di Mento, segretario prov. Porti e Logistica.

Messina, sciopero porto di Tremestieri. Mega: "Confronto per evitare disservizi"

Redazione

Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Mario Mega, invita i sindacati "a valutare la revoca dello sciopero e sedersi al tavolo di confronto" MESSINA - In merito alla proclamazione dello sciopero, indetto dalla Uiltrasporti di Messina nelle giornate dell' 11 e 12 gennaio prossimi, arriva la posizione del presidente dell' **autorità portuale** Mario Mega che invita il sindacato "a valutare la possibilità di revocare lo sciopero proclamato aderendo alla nostra proposta di attivare immediatamente un tavolo di confronto". Mega fa leva sulle problematiche che appaiono andare oltre il rapporto tra i lavoratori ed il concessionario Comet riguardo l' approdo di Tremestieri, tematiche che riguardano l' intero cluster **portuale**. La sua preoccupazione è non creare ulteriori disagi a tutti coloro che soffrirebbero, in questa nuova ondata di pandemia, per gli approvvigionamenti e servizi alla collettività che non sarebbero garantiti. Tremestieri nodo primario strategico "L' approdo di Tremestieri - dice il presidente Mega - costituisce un nodo trasportistico primario nei collegamenti della Sicilia con il Continente assicurando quella continuità territoriale per il trasporto delle merci, la cui

importanza strategica è risultata ancora più evidente dall' avvio della crisi sanitaria collegata all' emergenza da Covid-19, che ha assicurato e continua tutt' oggi a garantire gli indispensabili approvvigionamenti sia per i territori siciliani ma soprattutto per il resto del Paese. Il contributo che, soprattutto nel primo periodo di confinamento generalizzato del 2020, il settore della logistica delle merci ha assicurato alla tenuta sociale del Paese è stato ancora più marcato per le attività dell' approdo di Tremestieri, con riferimento al trasporto di prodotti alimentari freschi, dove i lavoratori e le imprese hanno assicurato, nonostante tutte le criticità operative della prima fase della crisi sanitaria, il mantenimento di livelli elevatissimi di traffico in totale sicurezza ma pur sempre con esposizione a rischi elevati". Evitare disservizi in questa fase Purtroppo l' emergenza sanitaria non è ancora terminata - prosegue Mega - ed anzi in queste ultime settimane si sta entrando in una nuova fase, con crescita importante del numero di contagiati e delle persone in quarantena, che impone a tutti la massima attenzione e responsabilità per continuare ad assicurare servizi alla collettività pienamente efficienti tra cui quelli, ancora una volta considerati indispensabili, del trasporto delle merci all' interno del territorio nazionale e nello specifico attraverso lo Stretto di Messina. A parere dell' **autorità portuale** sarebbe auspicabile che continui il confronto tra i lavoratori ed il concessionario dell' approdo di Tremestieri, magari allargandolo a tutto il cluster interessato, evitando di creare disservizi che si scaricherebbero immediatamente oltre che sulla utenza costituita dagli autotrasportatori e dai produttori siciliani anche sulla generalità dei consumatori italiani.



Messina, sciopero porto di Tremestieri. Mega: "Confronto per evitare disservizi"



Redazione | martedì 04 Gennaio 2022 - 07:25



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Mega: "Cercare intesa al tavolo di confronto" L' attuale fase emergenziale dovuta alla pandemia e le conseguenti restrizioni poste dal Governo richiedono uno sforzo comune al fine di non pregiudicare ulteriormente il delicato e strategico settore dei trasporti e della logistica già fortemente compromesso. Si reputa pertanto necessario - conclude Mega - cercare una intesa che porti al superamento delle posizioni delle singole parti al fine di trovare un giusto ed equo punto di equilibrio. Nell' interesse non solo delle comunità locali che si affacciano sullo Stretto ma anche di quella nazionale, attesa la valenza strategica del servizio di traghettamento delle merci tra la Sicilia e il Continente, anche alla luce dei futuri assetti di quest' ultimo per effetto della prossima attivazione delle nuove modalità di utilizzo delle aree in concessione presso Rada San Francesco. A tal fine si invita la Uiltrasporti a valutare la possibilità di revocare lo sciopero proclamato aderendo alla nostra proposta di attivare immediatamente un tavolo di confronto allargato all' intero cluster, come sopra identificato, dove discutere dell' assetto complessivo dell' organizzazione per l' utilizzo dell' approdo ed in generale del traghettamento dal Porto di Messina che potrebbe, a parere dello scrivente, rendere di più facile poi la discussione sui temi posti dai lavoratori nel confronto con il concessionario". Articoli correlati.

Messina. Porto di Tremestieri, la Uil: "Aperti a confronto per evitare sciopero"

Redazione

Per il sindacato al momento lo sciopero è inevitabile ma c'è la disponibilità al confronto in extremis 'Prendiamo atto dell' appello al senso di responsabilità formalizzato dal presidente dell' Adsp dello Stretto Mario Mega in risposta alla proclamazione dello sciopero di 24 ore dei lavoratori portuali di Tremestieri indetto dalla Uil per il prossimo 11 gennaio. La proclamazione dello sciopero rappresenta l' estrema ratio, corretta e motivata, a fronte del persistere di gravi criticità in merito ai diritti dei lavoratori in un sito che rappresenta il fulcro dello sviluppo presente e futuro del nostro territorio". Lo dicono Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Michele Barresi, segretario generale Uil Trasporti Messina, e Nino Di Mento, segretario provinciale Porti e Logistica. 'Lo sciopero dell' 11 gennaio rappresenta una dolorosa decisione intrapresa dopo circa cinque anni dall' ultima mobilitazione svoltasi a Tremestieri e ad un anno dall' inizio della vertenzialità con la società Comet, azienda che gestisce il terminal dal 2016. I motivi alla base dell' agitazione sono di natura contrattuale, per il pieno rispetto economico e normativo, nonché per una più ampia problematica relativa alla necessaria ed ormai improcrastinabile trasformazione dei contratti da part-time a tempo pieno per i 40 lavoratori della Comet. Oggi, infatti, a fronte di un porto che opera 24 ore su 24, in un flusso costante sui 12 mesi e con oltre 300 mila transiti commerciali l' anno, appare irragionevole e penalizzante voler inchiodare ancora le maestranze a contratti part-time con l' immotivato fermo dei lavoratori per due mesi l' anno che stride pesantemente con la tipologia dell' attività svolta e, fra l' altro, con inevitabili negative ricadute economiche su decine di famiglie messinesi' continuano i tre sindacalisti. 'A fronte di questo complesso quadro vertenziale, nel comprendere l' appello del presidente Mega riguardo il delicato periodo legato all' emergenza pandemica, è opportuno evidenziare che proprio i lavoratori della Comet non si sono mai fermati e, dimostrando senso di responsabilità, hanno garantito ininterrottamente il servizio sin dall' esplosione della crisi sanitaria. La proclamazione dello sciopero risulta, oggettivamente, un atto inevitabile. Pertanto, nel confermare il nostro notorio senso di responsabilità e la ferma volontà di dare risposte concrete ai lavoratori, manifestiamo piena disponibilità all' avvio di un tavolo promosso, nella qualità di erogatore della concessione, dall' **Autorità di Sistema**: un confronto che, anche in extremis, prima dell' avvio della protesta e con il fattivo coinvolgimento di tutti i portatori di interessi nello scalo di Tremestieri, sia finalizzato a dare immediate risposte e tangibili risultati ai lavoratori per scongiurare l' azione di sciopero che, è bene rammentarlo, rappresenta un diritto costituzionale, nonché un sacrificio economico pagato con le tasche dei lavoratori. La nostra disponibilità è, ancora una volta, confermata nella piena consapevolezza della priorità che intendiamo dare al lavoro, all'



Messina. Porto di Tremestieri, la Uil: "Aperti a confronto per evitare sciopero"



Redazione | martedì 04 Gennaio 2022 - 12:40



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

occupazione e ai diritti'. Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Augusta

Per il porto di Augusta 53 milioni da Cassa Depositi e Prestiti

Le risorse verranno utilizzate in particolare per completare il ripristino statico della diga foranea

Con l'obiettivo di eseguire lavori di manutenzione straordinaria del **porto** di **Augusta**, Cassa Depositi e Prestiti ha concesso all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale un finanziamento di 53 milioni di euro. Le risorse verranno utilizzate in particolare per completare il rifiorimento e il ripristino statico della diga foranea dello scalo, situata nel lato nord e nella parte centrale (primo lotto lavori). L'intervento è necessario per mettere in sicurezza la rada di **Augusta** che si estende lungo i tre Comuni di **Augusta**, Melilli e Priolo, in un'area che oltre al **porto** commerciale racchiude al suo interno i pontili petroliferi delle grandi raffinerie presenti. L'operazione si inserisce nel rapporto tra Cassa Depositi e Prestiti e le Autorità di Sistema Portuale per lo sviluppo del settore marittimo e portuale e prevede anche iniziative di collaborazione relative alla definizione degli aspetti oltre che finanziari anche progettuali, economici e contrattuali per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali.



INFRASTRUTTURE

04/01/2022

Per il porto di Augusta 53 milioni da Cassa Depositi e Prestiti

Le risorse verranno utilizzate in particolare per completare il ripristino statico della diga foranea



Cdp: 53 milioni per il porto di Augusta

Riqualificazione dello scalo commerciale e miglioramento delle condizioni di sicurezza

Redazione

ROMA Sono 53 i milioni di euro che Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) ha concesso all'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale per portare a termine i lavori di manutenzione straordinaria del porto di Augusta. Il finanziamento permetterà di riqualificare lo scalo commerciale e migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione marittima del porto che per la sua posizione baricentrica lungo le rotte del traffico internazionale è stato inserito nelle reti centrali trans-europee di trasporto (Ten-t Core Network) come porto strategico dell'Unione europea. Si completerà il rifiorimento e il ripristino statico della diga foranea del porto, situata nel lato nord e nella parte centrale (primo lotto lavori), intervento che consentirà di mettere in sicurezza la rada di Augusta che si estende sul litorale di tre comuni, Augusta, Melilli e Priolo, e che oltre al porto commerciale racchiude al suo interno i pontili petroliferi delle grandi raffinerie presenti. L'operazione si inserisce nel rapporto tra Cdp e le Autorità di Sistema portuale per lo sviluppo del settore marittimo e portuale e prevede anche iniziative di collaborazione relative alla definizione degli aspetti oltre che finanziari anche progettuali, economici e contrattuali per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali come definito dal protocollo d'intesa siglato il 9 Giugno del 2020 con **Assoporti**.



La OSP aderisce ai principi ESG

PALERMO Massima attenzione all'ambiente, alle tematiche sociali e alla gestione societaria: la OSP srl (Operazioni e Servizi Portuali) fa un ulteriore balzo verso un futuro sempre più sostenibile e aderisce ai principi ESG. Oggi per valutare l'affidabilità di un'impresa spiega Giuseppe Todaro, presidente dell'azienda che si occupa dei servizi generali nei porti del network dell'Autorità della Sicilia Occidentale non è più sufficiente analizzare solo gli aspetti finanziari. Molti istituti di credito per i loro finanziamenti, ma anche grandi aziende per le loro relazioni, richiedono infatti il rispetto di una serie di politiche legate all'ambiente (Environmental), al sociale (Social) e alla gestione societaria (Governance), tutti aspetti che presto diverranno indispensabili per essere competitivi sul mercato. Noi abbiamo deciso di anticipare i tempi e di aderire ai criteri ESG per dare anche un segnale forte ai nostri partner e stakeholder e alle imprese del territorio. Secondo uno studio di Cribis (società leader nei servizi per la gestione del credito commerciale e lo sviluppo del business in Italia e all'estero), oggi le aziende e i fondi ESG hanno superato del 3% l'indice generale. Ma i principi legati a Environmental, Social e Governance presto rappresenteranno una bussola che orienterà le scelte di sviluppo mondiale, e comporterà, nel breve periodo, l'impegno di ogni impresa verso uno sviluppo sostenibile. Da alcuni anni ormai aggiunge Todaro anche i consumi sono influenzati dal rispetto di tematiche ambientali, sociali e di governance. Noi nel nostro piccolo abbiamo sempre inseguito questo risultato, adesso siamo in grado anche di certificarlo. L'adesione ai criteri ESG non è solo un passaggio formale che consente alle aziende di fare una autovalutazione delle rispettive politiche sociali, ambientali e gestionali, ma è pure un impegno per il futuro, visto che vengono rilevate anche lacune o carenze. Inoltre, il raggiungimento degli obiettivi e una buona valutazione dei singoli criteri diventano automaticamente caratteri distintivi di qualità nel lungo periodo: gli operatori che presentano elevati standard ambientali, sociali e di governance sono infatti meglio gestiti, più sostenibili e attrezzati per affrontare le crisi. Aspetto, oggi, tutt'altro che secondario. * La OSP srl (Operazioni e Servizi Portuali) si occupa dei servizi di terra a Palermo e Termini Imerese e da marzo anche a Trapani. La crescita della società, guidata dal presidente Giuseppe Todaro, ha raggiunto il suo apice alla fine del 2020, con l'aggiudicazione del bando ventennale per la gestione dei servizi di terra pubblicato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Ma a questo risultato si è arrivati grazie al lavoro di un management che è stato in grado di prendere in mano le redini di una azienda in crisi e di portarla, nel giro di pochi anni, a chiudere il bilancio 2019 con un incremento del fatturato del 25% e un aumento della forza lavoro di 20 unità con contratto occasionale. La grande scommessa portata avanti nel 2020, riguarda



La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

inoltre il modo in cui è stata affrontata la crisi legata all'emergenza Covid. In un momento in cui l'economia mondiale si è fermata, la Operazioni e Servizi Portuali è riuscita a diversificare il lavoro e a mettere in sicurezza il fatturato e di conseguenza i livelli occupazionali. Nonostante l'azzeramento delle attività portuali classiche, la società ha saputo cogliere in tempo reale le sfide e le richieste del mercato dedicandosi alle sanificazioni, ai servizi di giardinaggio e anche alla manutenzione in tutta l'Isola. E in un momento storico in cui migliaia di aziende sono andate in sofferenza e molte altre hanno addirittura chiuso i battenti, non è stato necessario ricorrere alla cassa integrazione.

Covid: in Brasile crociere sospese fino al 21 gennaio

Decisione presa dopo focolai di contagi a bordo di alcune navi

Decisione presa dopo focolai di contagi a bordo di alcune navi A causa dei focolai di coronavirus individuati a bordo di varie navi, l'Associazione brasiliana delle navi da crociera (Clia) ha annunciato che le compagnie hanno deciso di sospendere le loro operazioni in Brasile fino al 21 gennaio. Secondo un comunicato ufficiale, la sospensione ha effetto immediato per le nuove partenze e nessun turista potrà essere imbarcato fino al 21 del mese. Le navi attualmente in navigazione completeranno comunque le rotte come da programma. La decisione arriva dopo che l'Agenzia nazionale di vigilanza sanitaria (Anvisa) aveva sollecitato l'interruzione delle crociere "con urgenza" e sospeso le attività su due navi (MSC Splendida e Costa Diadema), nel porto di Santos (San Paolo), dove decine di passeggeri sono risultati positivi al Covid negli ultimi giorni. Clia non ha ancora escluso la totale cancellazione dell'attuale stagione di crociera in Brasile (il Paese è appena entrato nella stagione estiva) dopo la fine del periodo di sospensione. Secondo l'associazione vi sarebbero troppe "incertezze nell'interpretazione e nell'applicazione dei protocolli operativi precedentemente approvati" dal governo federale. (ANSA).



Los Angeles/Long Beach, tassa di sosta container rimandata per l'ottava volta

04 Jan, 2022 SAN PEDRO, California - I porti di Los Angeles e Long Beach ritarderanno di un'altra settimana, ormai per la ottava volta, fino al 10 gennaio, l'esame della "tassa di sosta dei container". Lo hanno fatto sapere in una nota, alcune ore fa, le Autorità Portuali dei due scali californiani. Da quando il programma è stato annunciato, il 25 ottobre scorso, i due porti hanno registrato un calo combinato del 35% del carico in sosta sulle banchine. Come previsto, le vacanze di Natale e di fine anno hanno rallentato l'andamento della saturazione dei terminal portuali rispetto alle settimane precedenti. I direttori esecutivi degli scali riprenderanno in esame l'attuazione delle tariffe, nel corso della prossima settimana, dopo aver monitorato i dati. In base alla politica approvata il 29 ottobre dalle Commissioni portuali dei due scali, i vettori marittimi potranno essere gravati di tassazioni per ogni container di importazione che rientra in una delle due seguenti categorie: nel caso di container programmati per la movimentazione su gomma, ai vettori marittimi potrebbe essere addebitato ogni contenitore che sosta oltre i nove giorni. Per i container che si spostano su rotaia, i vettori marittimi potrebbero essere addebitati se un container ha sostato per oltre sei giorni. I porti prevedono di addebitare ai vettori marittimi in queste due categorie 100 dollari a container, aumentando con incrementi di ulteriori 100 dollari al giorno fino a quando il container non avrà lasciato il terminal. Prima che iniziasse l'impennata delle importazioni indotta dalla pandemia dalla metà del 2020, in media i container per la consegna locale avevano una permanenza media nei terminal di meno di quattro giorni, mentre i container per il traffico ferroviario avevano una sosta inferiore ai due giorni. Eventuali commissioni riscosse dal carico abitativo verranno reinvestite in programmi di miglioramento dell'efficienza logistica. La politica è stata sviluppata in coordinamento con la Task Force trasporti e logistica promossa dal presidente Biden, nell'ambito del Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti e in collaborazione con i molteplici stakeholders della catena logistica.



Informazioni Marittime

Focus

Valencia investe un miliardo in tre anni su porto e città

Puertos del Estado ha approvato un ampio piano industriale che punta sul North Container Terminal, la decarbonizzazione, l'urbanistica, la crocieristica, la cantieristica e il diporto

L' autorità portuale di Valencia ha presentato un nuovo piano industriale, che tra il 2021 e il 2025 prevede un investimento complessivo su attività commerciali, urbanistica e ambiente pari a poco più di un miliardo di euro (1,098 miliardi). È stato approvato il 30 dicembre scorso dal ministero dei Trasporti della Spagna tramite Puertos del Estado, l' ente pubblico gestore. 60 milioni andranno a progetti di energia alternativa, come l' elettrificazione delle banchine, impianti fotovoltaici ed eolici nei porti di Valencia e Gandia. Ma entriamo nel dettaglio. Valencia Il grosso, 397 milioni, andranno al dragaggio di accesso del North Container Terminal, in costruzione a Valencia; 100 milioni saranno spesi per gli accessi ferroviari; 56,4 milioni per lo sviluppo urbanistico di confine con la città; 27,4 milioni per la riqualificazione del terminal passeggeri, l' area del vecchio cantiere navale, l' adeguamento degli ormeggi e delle banchine frangiflutti di Turia, Grada e Fondo. 25,1 milioni serviranno al rifacimento della banchina Sud; 44,4 milioni per la rete stradale e ferroviaria esistente, quella tra le banchine di Ponente e Costa; 12,6 milioni per la movimentazione dei rotabili e per l' elettrificazione della rete ferroviaria Nord; 39,9 milioni per gli accessi stradali e ferroviari da Nord. Infine, 54,6 milioni per l' urbanistica, ovvero un edificio multiservizi di fronte al Nazaret e la riqualificazione dell' area, il recupero della RoyalStair. Segundo Verranno investiti 50 milioni per l' accessibilità ferroviaria; 19,5 milioni per i posti barca di Muelle Centro 2 e Dique Norte e 8,5 milioni per l' integrazione dell' area Nord e del molo dello scalo di Segundo. Gandia 14,5 milioni serviranno per i lavori di riqualificazione della banchina Serpir; 2,8 milioni per il dragaggio dell' imboccatura; 2 milioni per il concorso di idee per l' urbanistica. - credito immagine in alto.



Informazioni Marittime

Focus

Brasile, stop alle crociere fino al 21 gennaio

Dopo che l'agenzia sanitaria statale ha sconsigliato di salire a bordo, Msc Crociere e Costa Crociere hanno deciso di sospendere le attività. Nei prossimi giorni armatori e autorità riformuleranno i protocolli sanitari

Le crociere in Brasile vanno in lockdown fino al 21 gennaio, in vista del varo di nuovi protocolli sanitari. Ieri l'agenzia sanitaria brasiliana, Anvisa, ha sconsigliato ai concittadini di salire a bordo delle navi da crociera che imbarcano lungo la costa del Paese. Una richiesta a cui hanno risposto immediatamente le due principali compagnie che operano lì, Costa Crociere ed Msc Crociere, che hanno deciso di sospendere le attività fino al 21 gennaio, come informa Clia Brasile, l'associazione che raccoglie le principali compagnie crocieristiche che operano in Brasile. Fino allo stop erano cinque le navi da crociera operative nel Paese sudamericano: Msc Splendida, Msc Preziosa, Msc Seaside, Costa Fascinosa e Costa Diadema. Clia informa che nei prossimi giorni le compagnie interloquiranno con il governo federale, Anvisa, gli Stati e i Comuni di approdo per riformulare nuovi protocolli di sicurezza sanitaria, dopo l'avvio della stagione crocieristica a novembre scorso. I contagi nel Paese, come nel resto del mondo, stanno salendo e le autorità locali, così come gli armatori, sono al lavoro per ridurre il rischio di focolai su navi con a bordo centinaia o migliaia di passeggeri.



Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

[Mostra maggiori informazioni](#)

Informazioni Marittime

04/01/2022

Brasile, stop alle crociere fino al 21 gennaio

Dopo che l'agenzia sanitaria statale ha sconsigliato di salire a bordo, Msc Crociere e Costa Crociere hanno deciso di sospendere le attività. Nei prossimi giorni armatori e autorità riformuleranno i protocolli sanitari



Portacontainer, cercasi la puntualità

LONDRA La puntualità dei servizi container linea torna a calare dopo un breve miglioramento. È il segno che il congestionamento dei porti ma anche le incertezze legate al Covid non sono stati superati. Secondo l'ultimo report (il numero 124) del Global Liner Performance & Sea Intelligence lo riprendiamo da Supply Chain Italy la puntualità delle navi portacontainer è infatti tornata a calare nello scorso novembre, ed è stata osservata solo nel 33,6% dei casi. Un dato in discesa di 0,6 punti percentuali rispetto alla rilevazione precedente e che colloca questo parametro verso il margine più basso di quel range 33-40% in cui ha viaggiato' durante il 2021. Di positivo, evidenzia la società di analisi continua Supply Chain Italy c'è il fatto che nel confronto anno su anno la puntualità delle navi risulta ora solo' di 16,4 punti percentuali rispetto a quella di un anno prima: ma questo come conseguenza del fatto che l'affidabilità negli arrivi aveva iniziato a precipitare già nel luglio del 2020. Più confortante è invece il dato relativo al ritardo medio delle portacontainer il cui arrivo risulta posticipato, che a novembre è sceso a su 6,93 giorni (contro i 7,34 di ottobre e i 7,27 di settembre). La classifica delle compagnie più puntuali non registra grandi cambiamenti. Maersk risulta ancora il vettore più spesso in orario (in media nel 46,3% dei casi), seguito dalla controllata Hamburg Süd (con il 40,4%). Al terzo posto si colloca MSC (con circa il 31%), che migliora le sue prestazioni, mentre per trovare le compagnie nelle posizioni successive bisogna passare alla fascia di puntualità compresa tra il 20 e il 30% dei casi. Nell'ordine Hapag Lloyd, Zim e Cma Cgm ottengono punteggi intorno al 28%, seguite a distanza da Cosco, One e Hmm, le cui portacontainer sono arrivate in orario' in circa il 20% dei casi. La lista prosegue con Pil, Oocl, Yang Ming, Wan Hai ed Evergreen. La compagnia taiwanese registra arrivi puntuali solo nell'11,8% dei casi, anche per le difficoltà dei porti che serve.

The screenshot shows the top of the article page. At the top is the website logo 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a ship icon. Below it is a navigation menu with links: HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, I QUADERNI, ABBONAMENTI, SFOGLIABILI, EVENTI. The article title 'Portacontainer, cercasi la puntualità' is prominently displayed, along with the date '5 Gennaio 2022' and social media sharing buttons for Facebook, Twitter, Google+, and YouTube. A small text snippet from the article is visible: 'LONDRA - La puntualità dei servizi container linea torna a calare dopo un breve miglioramento. È il segno che il congestionamento dei porti ma anche le incertezze legate ai Covid non sono stati superati.' To the right of the article preview are several advertisements, including one for 'Cargo Sales & Logistics' and another for 'LC3 Lc3trasporti.com'.

Grimaldi top Marebonus

ROMA Grimaldi e GNV sono stati anche nel 2021 i due maggiori beneficiari del Marebonus, l'incentivo rivolto alle imprese armatoriali che realizzino collegamenti marittimi via ro-ro e ro-pax per il trasporto multimodale tra porti italiani o che colleghino scali situati in Italia con altri della UE o dello Spazio economico europeo, in parte poi ribaltato a favore degli autotrasportatori che abbiano fruito degli stessi servizi. Arrivato quest'anno a contare risorse per 45 milioni di euro (come combinazione dei 20 milioni messi a disposizione dalla legge 27 dicembre 2019, ovvero la legge di Bilancio 2020, e dei 25 milioni aggiuntivi stanziati dalla legge 30 dicembre 2020, ovvero la legge di Bilancio 2021), contro i 30 del 2020, il contributo verrà spartito tra le stesse cinque compagnie di navigazione che già se lo erano suddivise lo scorso anno. Da evidenziare che le risorse 2021 riguardano il periodo di incentivazione compreso tra il 13 dicembre 2019 e il 12 dicembre 2020, ovvero la terza annualità di regime del Marebonus. In cima alla lista si ritrova ancora il gruppo partenopeo Grimaldi, che tramite la sua Grimaldi Euromed Spa per il 2021 si è aggiudicato oltre la metà dei finanziamenti (quelli assegnati sono stati esattamente pari a 44.701.605,32 euro). Precisamente alla società, che l'anno scorso aveva ottenuto un supporto di circa 17 milioni di euro, andranno per il 2021 circa 27,311 milioni (in sostanza, si è aggiudicata circa 10 dei 15 milioni aggiuntivi). Seguono nella lista ancora GNV, che otterrà 8,154 milioni (contro i 5,3 dello scorso anno) e Tirrenia Cin, cui andrà un incentivo di 4,984 milioni, cifra in valore assoluto in linea con quella del 2020 (4,728 milioni). L'elenco è completato anche questa volta da Anek-Superfast, joint venture tra le due compagnie elleniche che offre congiuntamente servizi tra i porti adriatici e la Grecia, con 2,9 milioni, e da Cartour, compagnia del gruppo Caronte & Tourist che opera sulla linea Messina Salerno, con circa 1.349 milioni di euro.



MSC fa shopping anche in Brasile

GINEVRA Le festività non hanno fermato il mercato dello shipping, mai come in questo periodo effervescente. In attesa di sviluppi relativi alla ben più consistente operazione che potrebbe portare nel perimetro di MSC tutte le attività di Bolloré Africa Logistics, la divisione dedicata alle attività logistiche africane della conglomerata fondata e guidata dall'imprenditore bretone Vincent Bolloré, gli azionisti di Log-In Logistica hanno accettato l'offerta formulata lo scorso settembre dal liner svizzero. La compagnia marittima brasiliana, quotata in Borsa e specializzata nei servizi di cabotaggio costiero per il trasporto di container prima solo in patria e, più recentemente, anche sulle coste dell'Argentina era da tempo oggetto delle attenzioni di MSC, che tramite la controllata Sas Shipping Agencies Services lo scorso settembre aveva formulato un'offerta pubblica di acquisto per il 67% del capitale di Log-In, ad un prezzo di 4,73 dollari ad azione, cifra che garantirebbe un premio del 67% sul valore del titolo al momento della formulazione dell'offerta. MSC ha già chiesto l'autorizzazione alle autorità antitrust brasiliane, in attesa della quale ha ora incassato l'ok da parte del board della shipping company carioca, che gestisce un proprio terminal nello stato di Espírito Santo e opera una flotta di 7 navi portacontainer feeder con capacità comprese tra 1.700 e 2.800 TEUs. Una dotazione modesta, se paragonata alla dimensione della flotta totale di MSC, ma che sarebbe comunque sufficiente secondo diversi osservatori per consentire al gruppo della famiglia Aponte di compiere il lungamente preconizzato sorpasso sugli storici rivali (ma pure partner nella 2M) di Maersk. Al momento infatti secondo la classifica dei Top 100' di Alphaliner aggiornata al 27 dicembre 2021 il carrier danese opera una flotta di 2.264.697 TEUs, mentre il competitor elvetico si ferma a 2.260.212 TEUs. Una differenza di 4.485 TEUs. Considerando che la flotta di Log-In ha una capacità totale che supera sicuramente i 10.000 TEUs, una volta concretizzata questa operazione, il sorpasso di MSC parrebbe cosa fatta. Al netto ovviamente di ulteriori variabili che potrebbero entrare in gioco nei prossimi mesi: dato l'esiguo valore della differenza tra la capacità delle due flotte, e la disponibilità di spesa di cui in questo momento tutti i top carrier sono dotati, non sono ovviamente da escludere ulteriori sortite di shipping' da parte dei principali operatori del trasporto marittimo di container.



TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori

Carnival, prevale lo scenario rialzista a Londra

(Teleborsa) - Rialzo per la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere , che passa di mano in forte guadagno, sopravanzando i valori precedenti dell' 8,29%. Il confronto del titolo con il FTSE 100 , su base settimanale, mostra la maggiore forza relativa di Carnival rispetto all' indice, evidenziando la concreta appetibilità del titolo da parte dei compratori. Lo status di medio periodo ribadisce la fase positiva di Carnival . Tuttavia, se analizzato nel breve termine, Carnival evidenzia un andamento meno intenso della tendenza rialzista al test del top 1.514,7 centesimi di sterlina (GBX). Primo supporto a 1.469,1. Le implicazioni tecniche propendono per un sviluppo in senso ribassista in tempi brevi verso l' imminente bottom stimato a quota 1.440.

Martedì 4 Gennaio 2022, ore 13:34

teleborsa

Azioni Milano A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y

NOTIZIE QUOTAZIONI RUBRICHE AGENDA VIDEO ANALISI TECNICA STRUMENTI GUIDE

Home Page / Notizie / Carnival, prevale lo scenario rialzista a Londra

Carnival, prevale lo scenario rialzista a Londra

commenta > altre news > Migliori e peggiori 04 gennaio 2022 - 08:50

Il confronto del titolo con il FTSE 100, su base settimanale, mostra la maggiore forza relativa di Carnival rispetto all'indice, evidenziando la concreta appetibilità del titolo da parte dei compratori.

(Teleborsa) - Rialzo per la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere, che passa di mano in forte guadagno, sopravanzando i valori precedenti dell'8,29%.

Il confronto del titolo con il FTSE 100, su base settimanale, mostra la maggiore forza relativa di Carnival rispetto all'indice, evidenziando la concreta appetibilità del titolo da parte dei compratori.

Lo status di medio periodo ribadisce la fase positiva di Carnival. Tuttavia, se analizzato nel breve termine, Carnival evidenzia un andamento meno intenso della tendenza

ultimato al base del top 1.514,7 centesimi di sterlina (GBX). Primo supporto a 1.469,1

Crociere sospese in Brasile

Monfalcone - Un altro stop per le crociere dopo il Sudafrica ("Msc Orchestra") e il Nord Europa ("Msc Magnifica"): questa volta è il mercato brasiliano a fermarsi. Una sospensione che riguarda sia Costa Crociere che Msc Crociere. La variante Omicron continua così a rendere dura la vita dei viaggi in mare per piacere. Secondo una dichiarazione della Clia (Cruise Lines International Association) Brasile, le compagnie crocieristiche sospenderanno volontariamente il servizio fino al 21 gennaio. La decisione è stata presa dopo che gli operatori hanno dovuto affrontare 'l'incertezza circa l'applicazione e l'interpretazione' dei protocolli operativi utilizzati per i programmi locali del Paese. Durante questa pausa, le compagnie lavoreranno con le autorità locali per "cercare un allineamento" per risolvere i problemi operativi. Questa disposizione colpisce le seguenti navi: "Msc Seaside", "Msc Splendida", "Msc Preziosa", "Costa Diadema" e "Costa Fascinosa". C'è da chiedersi ora se questo fermo è temporaneo o se sarà una chiusura anticipata della stagione sudamericana. Il fatto è che l'aumento dei casi dovuti alla variante Omicron si è sviluppato anche a bordo, anche se a livelli inferiori rispetto a terra. Però i numeri hanno spaventato le autorità sanitarie locali nonostante la situazione sia stata gestita secondo i protocolli che erano stati approvati in autunno: «Nelle ultime settimane le compagnie hanno vissuto una serie di situazioni che hanno avuto un impatto diretto sull'operatività delle loro navi, rendendo in questo momento impraticabile la continuità delle crociere» spiegano dalla Clia. Gli ultimi episodi riguardano "Msc Splendida" che è stata costretta a cancellare una crociera con partenza da Santos, mentre Costa Diadema ha avuto il suo programma interrotto a Salvador. Queste disposizioni sono state prese con molto zelo dai funzionari dell'Anvisa (l'agenzia sanitaria brasiliana). Quest'ultima ha dichiarato che erano stati identificati 68 casi sulla 'Diadema' e 78 sulla 'Splendida'. L'incertezza operativa ha causato «significativi disagi per gli ospiti che desideravano trascorrere le proprie vacanze in mare secondo rigidi protocolli di sicurezza», ha aggiunto la Clia. Questa sospensione ha effetto immediato e questo significa che nessun nuovo ospite salirà a bordo delle navi fino al 21 gennaio 2022: le crociere invece attualmente in corso continueranno verso i loro porti finali come previsto. L'associazione degli armatori ha anche affermato di deplorare le decisioni prese dalle autorità in quanto i protocolli di salute e sicurezza a bordo hanno continuato a dimostrare che funzionano, distinguendosi come un esempio che potrebbe essere seguito a livello globale: «Tuttavia, è importante avere una convergenza tra i protocolli delle navi e gli accordi presi con le autorità. Speriamo di chiarire questi accordi per garantire un piano uniforme tra aziende e autorità a tutti i livelli». I protocolli attualmente in vigore in Brasile includono la vaccinazione obbligatoria contro il coronavirus per gli ospiti e l'equipaggio, oltre ai

LA STAMPA

EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVIO ENR

The Medi Telegraph
Shipping & International Transport

Shipping > Crociere e Traghetto >

Crociere sospese in Brasile

Monfalcone - Un altro stop per le crociere dopo il Sudafrica ("Msc Orchestra") e il Nord Europa ("Msc Magnifica"): questa volta è il mercato brasiliano a fermarsi. Una sospensione che riguarda sia Costa Crociere che Msc Crociere.

Informativa

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella [cookie policy](#).

Per quanto riguarda la pubblicità, noi e [terze parti](#) selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e fare una scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo al fine dell'identificazione, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti finalità pubblicitarie: annunci e contenuti personalizzati, valutazione degli annunci e del contenuto, osservazioni del pubblico e sviluppo di prodotti.

Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze.

Puoi acconsentire all'utilizzo di tali tecnologie utilizzando il pulsante "Accetta".

Scegli e personalizza

Accetta

The Medi Telegraph

Focus

test preimbarco e alla riduzione della capacità degli ospiti. Vista la situazione sanitaria internazionale è impossibile avere delle navi da crociera completamente libere dal Covid; l'ultima variante ha dimostrato di essere capace di bucare i vaccini dopo alcuni mesi dalla somministrazione e le crociere non possono essere escluse da questo fatto inconfutabile. Solo che i continui test a bordo rendono facilmente identificabili i positivi e il loro isolamento, il problema maggiore si ha però quando vengono a mancare diversi membri dell'equipaggio che sono necessari per garantire gli standard di servizio promessi ai passeggeri.