



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 12 dicembre 2020**



Prime Pagine

12/12/2020	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Foglio	9
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Giornale	10
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Giorno	11
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Manifesto	12
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Mattino	13
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Messaggero	14
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Il Tempo	18
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Italia Oggi	19
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	La Nazione	20
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	La Repubblica	21
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	La Stampa	22
Prima pagina del 12/12/2020		
12/12/2020	Milano Finanza	23
Prima pagina del 12/12/2020		

Primo Piano

12/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 13	24
Europa vs porti italiani le ragioni di un errore		
11/12/2020	Ansa	26
Ue: tassa porti; Duci, Ultima chiamata, no a Corte giustizia		
11/12/2020	Messaggero Marittimo	27
Gian Enzo Duci sulla tassazione dei porti		<i>Redazione</i>

Trieste

12/12/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 38	<i>GIULIO GARAU</i>	28
<hr/>			
11/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	30
<hr/>			
12/12/2020	Il Piccolo Pagina 47		31
<hr/>			
11/12/2020	Ansa		32
<hr/>			

Venezia

12/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	<i>A.V.</i>	33
<hr/>			
12/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	<i>GIANNI FAVARATO</i>	34
<hr/>			
12/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		35
<hr/>			
12/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14		36
<hr/>			

Genova, Voltri

12/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2		37
<hr/>			
12/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7		39
<hr/>			
12/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7		40
<hr/>			
12/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		42
<hr/>			
12/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14		43
<hr/>			
11/12/2020	Ansa		44
<hr/>			
11/12/2020	Genova24	<i>Redazione</i>	45
<hr/>			
11/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	46
<hr/>			
11/12/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	47
<hr/>			
12/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14		48
<hr/>			

La Spezia

12/12/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 42		49
<hr/>			

Ravenna

12/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 57	51
<hr/>		
11/12/2020	RavennaNotizie.it <i>Redazione</i>	52
Question time di Ancisi (LpRa) su allagamenti abitato a Marina e Porto Corsini: che cosa fanno Autorità Portale e Comune?		
<hr/>		
11/12/2020	ravennawebtv.it	53
Ancisi (LpRa): "Allagamenti dal canale Candiano, Marina soffre e Porto Corsini peggio"		

Livorno

12/12/2020	Il Tirreno Pagina 15 <i>MAURO ZUCHELLI</i>	54
<hr/>		
11/12/2020	Ansa	56
Porti: Livorno:proseguono lavori microtunnel accesso scalo		
<hr/>		
11/12/2020	Corriere Marittimo	57
Livorno guarda a navi da 11 mila teu - Oltre, non è possibile andare		
<hr/>		
11/12/2020	Corriere Marittimo	59
In vista il completamento dei lavori del microtunnel nel porto di Livorno		
<hr/>		
11/12/2020	Informazioni Marittime	60
A Livorno quasi completato il microtunnel per le tubazioni Eni		
<hr/>		
11/12/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	61
Livorno: proseguono lavori Microtunnel		

Piombino, Isola d' Elba

11/12/2020	Regione Toscana	62
Piombino: piano industriale e di investimento di JSW Steel Italy, il tavolo con il Ministero - Toscana Notizie		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/12/2020	corriereadriatico.it	63
Autorità portuale, Giampieri in bilico tra faide Pd e screzi col M5S: ecco chi potrebbe salvarlo		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

11/12/2020	(Sito) Adnkronos	64
Di Majo (AdSP): "Soddisfazione per la proposta della Regione di sospendere la tassa sulle concessioni demaniali"		
<hr/>		
11/12/2020	Il Faro Online <i>Comunicato Stampa</i>	65
Gaeta, gli interventi effettuati dall' AdSP a Calegna e La Pjaia resistono al maltempo		
<hr/>		
11/12/2020	Informazioni Marittime	66
Fiumicino, presentato il progetto esecutivo per la darsena pescherecci		
<hr/>		
11/12/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	68
Nuovo porto commerciale di Fiumicino, presentato il progetto esecutivo		

Napoli

12/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	70
<hr/>		
11/12/2020	FerPress	71
AdSP Tirreno centrale: dal mondo della cultura e delle associazioni un appello affinché collaborazioni e progetti in corso possano proseguire		
<hr/>		
11/12/2020	Gente e Territorio	72
L' appello al Governo per la riconferma della governance dell' Autorità portuale		
<hr/>		
11/12/2020	Stylo 24	75
Perché non crediamo ai sostenitori di Pietro Spirito		
<hr/>		

Manfredonia

12/12/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 34	77
Porto insicuro, scoppia la protesta		
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

12/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 28	78
L' Authority illustra i risultati raggiunti Il Consiglio approva tutti i punti all' odg		
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

12/12/2020	La Nuova Sardegna Pagina 46	<i>DI GIANDOMENICO MELE</i>	79
Fondale a quota -11 per navi più grandi il progetto in 4 mesi			
<hr/>			
12/12/2020	L'Unione Sarda Pagina 50		80
Appaltati i lavori di dragaggio per cinquanta milioni di euro			
<hr/>			
11/12/2020	Ansa		81
Porti: Olbia, 50 mln per dragaggio scalo merci e crociere			
<hr/>			
11/12/2020	Informare		82
Aggiudicata la gara per la progettazione degli interventi di dragaggio nel porto di Olbia			
<hr/>			
11/12/2020	Informatore Navale		83
Alla Seacon Srl la progettazione degli interventi di dragaggio nel porto di Olbia			
<hr/>			
11/12/2020	Informazioni Marittime		84
Olbia, Adsp affida i dragaggi a Seacon			
<hr/>			
11/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	85
Dragaggi porto Olbia alla Seacon Srl			
<hr/>			
11/12/2020	Olbia Notizie	<i>Redazione</i>	86
Interventi di dragaggio nel porto di Olbia, la Seacon Srl si aggiudica la progettazione			
<hr/>			
11/12/2020	Sardinia Post		87
Scavi per potenziare il porto di Olbia. Maxi intervento da 50 milioni di euro			
<hr/>			
11/12/2020	Shipping Italy		88
Dragaggi a Olbia: aggiudicata la progettazione dei lavori a Seacon			
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

12/12/2020	Quotidiano di Sicilia Pagina 23	89
Porto di Palermo, infrastruttura in crescita costante anche grazie al supporto degli imprenditori del mare		
<hr/>		

Focus

12/12/2020	Il Secolo XIX Pagina 19	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	93
«Porti, serve una nuova legge Gli operatori del settore devono essere rappresentati»			
11/12/2020	MF Pagina 41	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	94
Merci lente nei porti italiani			
12/12/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 3	<i>Massimo Frontera</i>	95
Stretta del premier sulla lista delle opere da commissariare			
11/12/2020	(Sito) Adnkronos		97
Rinnovati i vertici di MEDPorts. Conferme nel Comitato Esecutivo dell' Associazione per i rappresentanti dei porti italiani			
11/12/2020	Affari Italiani		98
Rinnovati i vertici di MEDPorts. Conferme nel Comitato Esecutivo dell' Associazione per i rappresentanti dei porti italiani			
11/12/2020	Corriere Marittimo		99
Musolino e di Majo presidenti di MedPorts - Lupi segretario generale			
11/12/2020	Informazioni Marittime		100
MEDPorts, di Majo e Musolino confermati vicepresidenti			
11/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	101
MEDPorts: rinnovo ai vertici			
11/12/2020	Sea Reporter		102
Rinnovati i vertici di MEDPorts: confermati Vicepresidenti di Majo e Pino Musolino			
11/12/2020	Shipping Italy		103
MedPorts rinnova i vertici. Musolino e di Majo confermati vicepresidenti			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Il ricordo, parla l'ex moglie
Migliaia in fila per Pablito
La serie A con il lutto
Caremani, Priante, Randon, Tomaselli
alle pagine 56 e 57



Domani in edicola
I luoghi della letteratura
La provincia si prende
il centro del mondo
Oggi sull'app
di **Ida Bozzi** alle pagine 50 e 51



Basta banalità

QUATTRO RIFORME POSSIBILI

di **Francesco Giavazzi**

Per dare credibilità al Piano nazionale di ripresa e resilienza, che c'è il coraggio di cambiare. Scrivere, come si legge nel Piano, che occorre «concentrare gli sforzi sulla scuola», oppure «affrontare con determinazione la riforma della giustizia civile e penale per garantire procedimenti snelli e processi rapidi» a mio avviso è controproducente, cioè rischia di ridurre anziché aumentare la credibilità del progetto.

Cominciamo dalla giustizia e dall'organizzazione dei tribunali. Questi dovrebbero avere a capo persone capaci di gestire, non magistrati che, a volte, non sanno governare neppure le proprie udienze. Dal punto di vista organizzativo i tribunali andrebbero gestiti come un'impresa, perciò da chi sa farlo rivedendo l'attuale organizzazione. Molte università sono migliorate separando le funzioni accademiche da quelle gestionali e affidando queste ultime a persone con esperienza manageriale e che invece non hanno alcun potere nelle decisioni accademiche. Introducendo nei tribunali una figura con il potere di verificare anche solo la presenza dei giudici sul luogo di lavoro ne cambierebbero gli incentivi.

continua a pagina 38

La maggioranza Renzi minaccia di ritirare il sostegno al governo. La frenata di Zingaretti

Conte, mossa anti-crisi

«Confronto con le forze politiche». Di Maio: non deve subire ma gestire

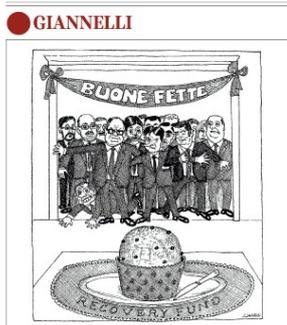
Il premier Giuseppe Conte apre al dialogo: «Sono pronto al confronto con le altre forze politiche». Luigi Di Maio: non deve subire, ma gestire.
da pagina 2 a pagina 6

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Nel centrodestra qualcosa si muove

Salvini apre al governo d'emergenza perché si è convinto che la crisi potrebbe spazzarlo via.
continua a pagina 6



IL MINISTRO DEGLI ESTERI

«Ora sciogliamo i nodi e pensiamo a ricostruire»

di **Alessandro Trocino**
Luigi Di Maio al Corriere: sciogliamo i nodi e pensiamo a ricostruire.
a pagina 5

IL PRESIDENTE DELL'AGCOM LASORELLA

«Servono regole comuni sulle piattaforme web»

di **Antonella Baccaro**
Giacomo Lasorella (Agcom): la rete veloce? Fisseremo regole e prezzi.
a pagina 41

LA DOCENTE DI CAMBRIDGE

I pm: «La prof di Giulio Regeni non ha aiutato le indagini»

di **Giovanni Bianconi**



La tutor di Giulio Regeni a Cambridge «non ha avuto la volontà di contribuire alle indagini». Lo sostengono i pm di Roma che hanno chiuso le indagini sull'omicidio del ricercatore. Il sindacalista egiziano fu, invece, l'«escusa» dei Servizi.
a pagina 17

Il personaggio

L'Inter, la creazione di un grande gruppo, i pasti ai poveri



Ernesto Pellegrini è nato il 14 dicembre del 1940. Ha creato un'azienda nel campo della ristorazione ed è stato presidente dell'Inter

Gli 80 anni di Pellegrini: nella fede trovo la spinta

di **Giangiacomo Schiavi**

Fernesto Pellegrini compie 80 anni, nella sua Milano. Imprenditore, ex presidente dell'Inter, filantropo. Ottimista, da sempre. «Sì, credo che insieme ce la faremo a uscire da questa tempesta», dice al Corriere. «Anche se in giro vedo molta povertà, troppa gente senza lavoro. Ma, come in passato, ci salverà l'umanità».
a pagina 29

DA DOMANI LAMORGESE MAI CONTAGIATA

Meno divieti in Lombardia e Piemonte

Dalla Lombardia al Piemonte, dalla Calabria alla Basilicata: da domani quattro regioni in zona gialla. Bar e ristoranti riapriranno al pubblico tra incertezze e cauto ottimismo dei proprietari: ci si potrà sedere ai tavoli, in numero ridotto per garantire le distanze, e la chiusura sarà alle 18. A Natale il governo potrebbe far cadere il divieto di spostamento tra comuni ma con meno di 5 mila abitanti. L'indice di contagio continua a calare in tutta Italia e arriva a 0,82. Rispetto a ieri scende il numero delle vittime (761) e dei ricoverati in ospedale (-526). Si è scoperto che la ministra Lamorgese non è mai stata contagiata: lunedì era risultata positiva, ma dopo aver ripetuto il tampone si è scoperto che era un errore. Presentato un esposto in Procura.
da pagina 8 a pagina 15

GINEPRI TAGLIATI IN VISTA DI UNA LEGGE

Quegli abusi in Sardegna

di **Gian Antonio Stella**

a pagina 25

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il generale in pensione Haim Eshed — per trent'anni a capo del programma di sicurezza spaziale israeliana — ha dichiarato in un'intervista ripresa da *Jerusalem Post* che umani e alieni gestiscono insieme una base sotterranea su Marte. Ha aggiunto che Trump stava per rendere pubblica la faccenda, ma sarebbero stati proprio gli extraterrestri (dopo averlo conosciuto, immagino) a suggerirgli di tenere la bocca chiusa. Fino a prova contraria, il generale Eshed non è un buontemponone né un complottista, altrimenti le sue parole avrebbero scatenato un profuvio di reazioni. È invece uno stimato ingegnere che ha occupato a lungo posti di responsabilità in uno dei Paesi più potenti del mondo. Se avesse scoperto in tarda età di possedere una vena da mitomane, andrebbe

C'è accordo (su Marte)



smentito con qualcosa di meglio dei generici «no comment» che gli ha riservato la Nasa. Poiché anche Obama, incalzato in tv sull'argomento alieni, non ha risposto «è una balla», ma «non ne posso parlare», dovremmo concludere che i dischi volanti sono un passatempo per pensionati — un po' come i cantieri edili — oppure che...

Una cosa è certa: la scusa che la rivelazione dell'esistenza di altre forme di vita ci getterebbe nel panico non regge più. Dopo un anno di ansia da Covid, la notizia che alieni e umani governano insieme su Marte senza farsi le scarpe come Renzi e Conte potrebbe soltanto migliorarci l'umore. Anzi, con tutti i pensieri che abbiamo, temo non ci interesserebbe nemmeno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VERSACE EROS EAU DE PARFUM





Delitto Regeni, i pm di Roma: "L'Egitto non trasmette atti significativi dal 2017"
Strano: Renzi il 24.11 assicurava che "la non collaborazione egiziana è un falso"



CRASTAN
 1870
100% ORZO ITALIANO

Sabato 12 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 343
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano
 NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
 INSTANT DRINKS

€ 3,90 con il mensile FQ Millennium
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

COVID: ALTRI 761 MORTI

Iss: a rischio alto 5 Regioni. Sileri: "No a deroghe"



◀ CALAPÀ E MANTOVANI
 A PAG. 6 - 7

BOZZA AL MINISTERO

De Micheli, altra ideona: condono su abusi pre-'67

◀ PALOMBI A PAG. 11

EMISSIONI: L'ACCORDO

Patto sul clima, troppi ottimismo: l'Ue è in ritardo

◀ MERCALLI A PAG. 8 - 9

RILIEVI SUL CONTRATTO

Tav, l'Authority: "Sarà la Francia a decidere tutto"

◀ PROIETTI A PAG. 9

L'ADDIO ALLA FERRARI

Camilleri il mago che fa risparmiare 195 mln di tasse

◀ VERGINE A PAG. 15

PAPEETE-BIS VUOLE STANARE IL GUASTATORE COME SALVINI

Conte sfida Renzi (che perde pezzi)



LE CARTE IN TAVOLA
 ORA IL PREMIER CONVOCA GLI "ALLEATI": "VOGLIO TRASPARENZA". FUGHE IN ARRIVO DA IV IN ROTTA

◀ MARRA E ZANCA A PAG. 2 - 3

PARLA L'EX DEPUTATO 5 STELLE
 Di Battista con il premier: "Da folli minacciare crisi"

◀ DE CAROLIS A PAG. 4

La cattiveria

La D'Urso scenderà in politica, ma ancora non sa con chi. Quindi è sulla buona strada
 WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Ghino di Matteo a pag. 3 • **Spinelli** Conte sbugiarda Renzi a pag. 2
- **Pasquino** No, sia paziente a pag. 3 • **Monaco** Il Pd fa il gioco di Iv a pag. 13
- **Arlacchi** La Nato e la Cina a pag. 13 • **Settis** Gli scempi siciliani a pag. 18

Perché Conte sbaglia

» **Marco Travaglio**

L'annunciata retromarcia di Conte, pressato dai pre-sunti alleati, sul divieto di spostarsi fra comuni della stessa regione a Natale, Santo Stefano e Capodanno sarebbe un grave errore. Per tre motivi: uno vitale, gli altri due futuri. Quello vitale riguarda il sicuro aumento di morti e contagi a causa di quella concessione demagogica. Col coprifuoco alle 22 e la raccomandazione di non superare i sei commensali, chi vuole festeggiare con nonni e zii fuori città lo farà in tre pranzi "diluiti" fra il 25 e il 26 dicembre e il 1° gennaio. Pranzi che diventeranno *rave party* dall'alba al tramonto, con scambi di doni, tombole o altri giochi e merende, prima del rientro serale. In tempi normali, è il bello del Natale. Ma quest'anno quei pranzi gioiosi con famiglie allargate rischiano di trasformarsi in camere mortuarie. Ce lo dicono i 7-800 morti al giorno, quasi tutti ultrasessantenni, quasi tutti contagiati in famiglia. In Italia il 20% degli anziani over 65 vivono con i figli, circa altrettanti in alloggi diversi ma nella stessa città o addirittura nello stesso stabile, e ben il 50% in comuni vicini nel raggio di un chilometro. Il che spiega - insieme al record di popolazione anziana, al ritorno del Covid nelle Rsa pure nella seconda ondata, alle falle delle Asl sulla diagnostica precoce e alla mancata distinzione fra morti *per* e *con* Covid - l'alto tasso di mortalità italiano rispetto ad altri Paesi.

Il 26 novembre gli Usa hanno festeggiato il *Thanksgiving Day*, che riunisce le famiglie come da noi il Natale: quel giorno i morti erano 1.443 e due settimane dopo - passata la fase di latenza - erano più che raddoppiati a 3.263; *idem* i contagi (161mila il 26 novembre, 227mila il 9 dicembre). Anche lo shopping natalizio incide, specie dopo il *Black Friday*, ma è fatto sentire più in Germania e Regno Unito che da noi. Che per ora, quanto a contagi, siamo in continuo calo (tasso di positività sotto il 10%). Vogliamo rovinare tutto? "Non ce lo possiamo permettere", è il mantra di Conte su ogni misura restrittiva. Ecco, la giravolta sulle tre feste fuori porta non ce la possiamo permettere. Certo, il divieto crea disparità fra chi ha i parenti nello stesso comune e chi in quelli vicini: ma lo scopo è ridurre le occasioni di incontro e contagio, dunque è un prezzo che va pagato.

I motivi futuri sono politici. Primo: un premier che fissa una regola, la spiega agli italiani e poi la cambia in corsa mentre la gente si organizza per rispettarla, perde credibilità e si espone agli strali dei professionisti del "Covid governo ladro" quando la curva risalirà. Secondo: dà l'impressione di piegarsi ai *diktat* di chi lo sta ricattando. Il racket è un crimine, ma pagare il pizzo è peggio di un crimine: è un errore.





IL FOGLIO



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel 06 548090.1

quotidiano

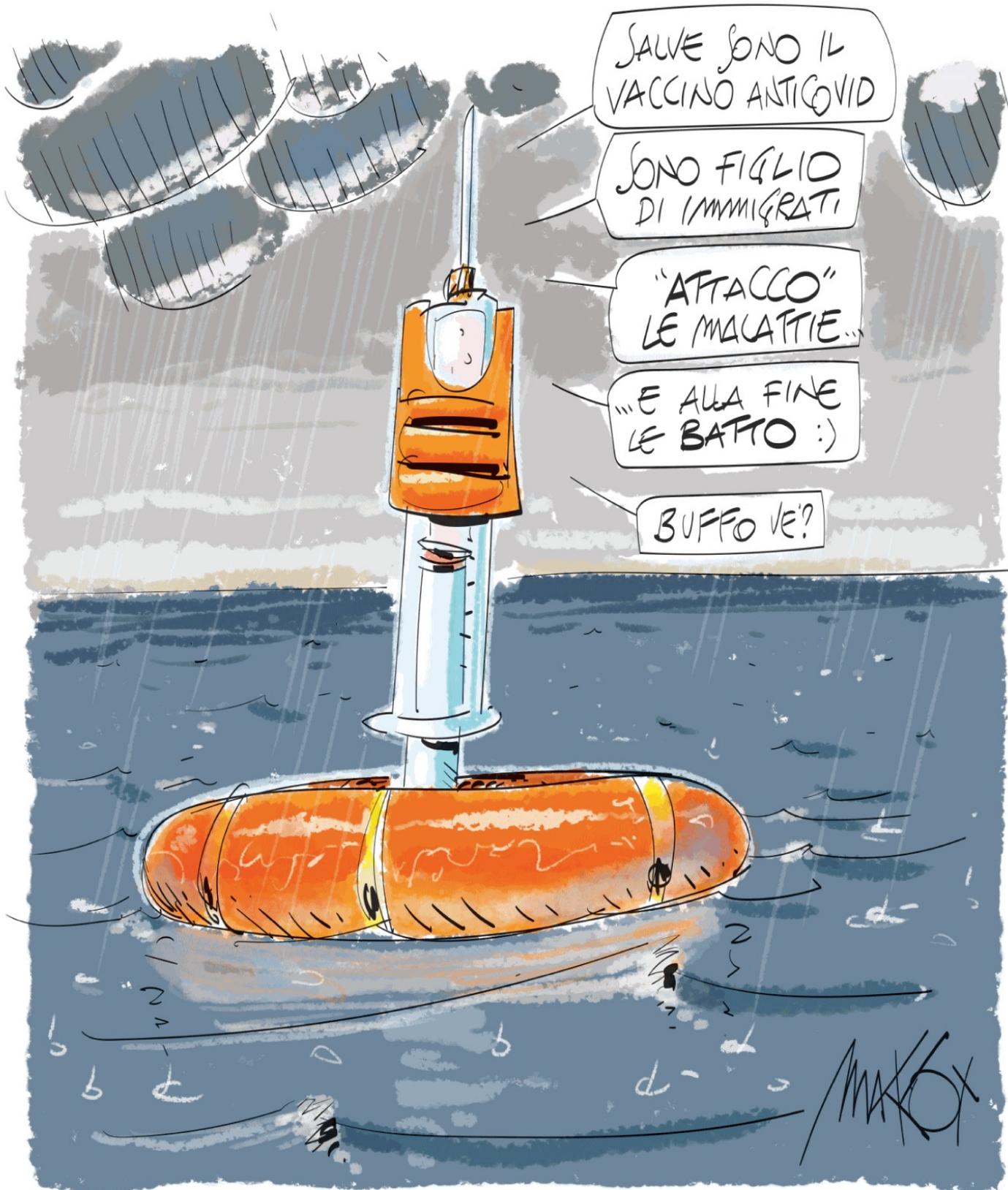


Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXV NUMERO 296 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 12 E DOMENICA 13 DICEMBRE 2020 - € 2,50





il Giornale

01212
9 771124 883008

SABATO 12 DICEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 295 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2322-4071 | Giornale (ed. nazionale)

CONTE TREMA, PD CONFUSO

Governissimo, Salvini apre e Renzi anche

■ Matteo Renzi sembra fare sul serio: «Conte si scusi o tolgo l'appoggio». I Cinque stelle insorgono contro Italia Viva mentre la mossa sulla cabina di regia spiazza il Pd. Il democrat Orlando tuona: «Non serve un Papeete natalizio».

Intanto il leader della Lega Matteo Salvini sparisce e apre al governissimo «per le elezioni». E Fdi si infuria.

servizi alle pagine 2-3

ITALIA UMILIATA DI MAIO, SVEGLIA

di Alessandro Sallusti

Abbiamo la ragionevole certezza che un ragazzo italiano, Giulio Regeni, sia stato torturato da funzionari di un paese estero - così ha ricostruito la procura di Roma - per nove giorni con oggetti roventi, lame e bastoni fino alla morte nella stanza numero 13 sede dei servizi segreti egiziani a Il Cairo. Ed è certo che da tre mesi, per l'esattezza 104 giorni, diciotto marittimi italiani si trovano in stato di fermo in Libia per aver sconfinato dalle nostre acque territoriali con il loro peschereccio salpato da Mazara del Vallo.

È certo che il presidente-dittatore egiziano Al-Sisi non ha mai voluto saperne di collaborare con le autorità italiane e che viceversa ha tentato più volte di depistare le indagini dei nostri pm. Ed è certo che nonostante questo due giorni fa è stato ricevuto con tutti gli onori da un alleato dell'Italia nonché vice leader dell'Europa dopo la Merkel, il presidente Francese Macron che all'Eliseo gli ha consegnato pure la «Legion d'onore», la più alta onorificenza della repubblica transalpina.

È altrettanto certo che le autorità, si fa per dire, di Tripoli per rilasciare i pescatori italiani pretendono che noi si liberi quattro ceffi libici - ex calciatori riconvertiti allo scafismo - detenuti nelle carceri italiane dopo essere stati condannati a trent'anni per traffico di essere umani e l'omicidio di 49 migranti.

Quindi, per riassumere, appare certo che questo governo non conta nulla sullo scacchiere internazionale, abbandonato anche dagli alleati che non solo non si adoperano per difendere l'Italia - paese socio dell'Europa - ma addirittura si permettono di umiliarla come ha fatto Macron stendendo il tappeto rosso ai piedi di Al-Sisi.

Io capisco le «ragioni di Stato», cioè che ci sono segreti inconfessabili per cui le cose devono andare in un modo anziché in un altro, che in ballo - sia in Egitto che in Libia - ci sono interessi economici rilevanti per l'intero Paese, che insomma nulla è semplice né è come appare. Ma l'ultima certezza della serie è che abbiamo un ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, tanto inesperto e incapace che non solo i problemi non li risolve, ma non riesce neppure a confezionare una storia credibile che renda meno insopportabile l'amaro calice. Non dico che debba mostrare i muscoli che non ha, ma almeno lo sforzo di tirare la pancia indietro per sembrare meno moscio potrebbe farlo.

-IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
PROBLEMI DI GIURISDIZIONE. SUL SOSTITUTO IN ZIRCONIA. PER IL C.C. DI MAIO

FREGATURA IN ARRIVO

PACCO DI NATALE GIÀ FINITI I SOLDI

Sono agli sgoccioli i fondi destinati al cashback
Manovra, spunta un emendamento salva-piloti

TRATTATIVA STATO-MAFIA

Assolto Calogero Mannino dopo 30 anni di gogna

di Luca Fazzo



GRATICOLA L'ex ministro Dc Calogero Mannino non aiutò i boss

Un caso di mitomania giudiziaria, una caccia alle streghe tanto spietata quanto priva di agganci nella realtà. Sul teorema della trattativa Stato-Mafia ieri si abbatte una nuova trave: ed è una trave in grado di far cadere l'intero castello.

a pagina 10

■ Tante richieste e pochi soldi a disposizione. Il cashback di Stato, o meglio l'anticipazione natalizia dell'incentivo all'uso della moneta elettronica fortemente voluto dal premier Giuseppe Conte, potrebbe riservare brutte sorprese a chi ha già messo nel suo bilancio personale lo sconto da 150 euro promesso dal governo. I fondi sono già finiti o quasi.

Di Sanzo, Napolitano e Signorini alle pagine 4 e 5

IL PROVVEDIMENTO VALE DA DOMANI

Contagi giù, Lombardia gialla Più facile spostarsi a Natale

Tagliaferri e Zurlo alle pagine 6-7

SENZA DIFESA

L'Italia rischia il ritardo sui vaccini anti Covid

di Maria Sorbi

■ Distribuzione del vaccino equa in tutta Europa. Che significa: dosi per tutti e nello stesso momento. Il Consiglio europeo entra nel merito del piano vaccini e imposta la più grande operazione sanitaria mai vista. Fissando paletti ambiziosi che, già solo sulla carta, sembrano difficili da rispettare. Merkel: «Non possiamo garantire che sarà la stessa ora, lo stesso minuto». Ma l'Italia è già indietro.

a pagina 8

QUINTO EPISODIO PER HARRISON FORD

Indiana Jones riprende la frusta (a 80 anni)

di Simonetta Caminiti

Indiana Jones non è poi così immaginario. I suoi viaggi, scritti dal 1973 da George Lucas e diretti da Steven Spielberg dal 1981, proseguono all'insegna dell'avventura e della sfida estrema: ma ciò è possibile grazie al coraggio del suo interprete, Harrison Ford, che lo interpreterà per la quinta volta.

a pagina 16

IL SAGGIO

Uomini, re o caporali? La politica secondo Totò

Armocida a pagina 32

AVEVA 60 ANNI

Morto il regista Kim ki-duk Genio ribelle dei film coreani

servizio a pagina 34

di Nicola Porro
Zuppa di Porro

Sgravi fiscali a chi assume? Solo balle

La differenza tra un annuncio governativo, il conseguente titolo dei giornali e la realtà è tutta nella lettera ricevuta dalla Zuppa. Si parla (...)

segue a pagina 21



LA TESTIMONIANZA

Quando nominare Paolo Rossi mi salvò dai tagliagole talebani

di Fausto Biloslavo

«**C**onosci Paolo Rossi?». La domanda dei tagliagole islamici, che mi circondano scrutando la succulenta preda, è sorprendente. Nel 1998, dopo i missili lanciati da Bill Clinton sulle basi di Osama bin Laden in Afghanistan, non c'è tanto da scherzare a girare fra i talebani che da un paio d'anni hanno conquistato quasi tutto il paese a colpi di Corano e moschetto. Pablito (...)

segue a pagina 13
Arcobelli, Damascelli, Di Dio Ordine e Signorini alle pagine 12-13

IL GIORNO

SABATO 12 dicembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, Daniele Leali è a Bali: tornerà e chiarirà

«Portava la droga rosa alle feste di Genovese»
Indagato l'amico Danny

Giorgi a pagina 18



ristora
INSTANT DRINKS

Renzi: pronto a far cadere il governo

Conte accetta la verifica ma senza vedere i leader. Cassese bocchia la cabina di regia per il Recovery: si espropria la politica
Caos sugli spostamenti di Natale e Capodanno: il premier lancia la palla al Parlamento che però non potrà decidere in tempo

Servizi
da p. 4 a p. 9

Pescatori bloccati da 100 giorni

Diciotto ostaggi della Libia
E del silenzio

Alessandro Milan

Se perfino un uomo di chiesa arriva a invocare l'uso della forza, significa che la situazione è grave. Da centotrenta giorni diciotto marittimi di Mazara del Vallo sono a Bengasi, in Libia. Sono trattenuti per aver pescato in una zona di esclusivo interesse economico libico, dicono le milizie del generale Haftar. Di fatto sono sequestrati, incarcerati, pedine di un braccio di ferro internazionale. Pensate a questi lavoratori quando a Natale comprenderete i pregiati gamberi rossi che provengono da quel mare. La Chiesa, dicevamo. Il vescovo di Mazara del Vallo Domenico Mogavero, intervenuto ieri a Radio24, ha accusato il governo di scarso interesse.

Continua a pagina 2

LA MINISTRA LAMORGESE NON ERA POSITIVA: ERRORE NELL'ESAME
I MEDICI AVVERTONO: PRECISI SOLO 6 TEST SU 10 FATTI AGLI ASINTOMATICI

MA C'È DA FIDARSI DEI TAMPONI?



La titolare del Viminale, Luciana Lamorgese, 67 anni, ha scoperto che era errato il tampone fatto lunedì

Prosperetti a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano

Cambia il piano per Città Studi
La Statale resta e raddoppia

Anastasio nelle Cronache

Milano

Dior conferma l'arrivo in Galleria
a 5 milioni l'anno

Mingoia nelle Cronache

Milano

Il procuratore Greco torna in aula
dopo 12 anni

Servizio nelle Cronache



In migliaia sfilano a Vicenza per Paolo Rossi

Pablito, omaggio popolare
Tutti in fila per dire addio

Turrini a pagina 22



L'attore interpreta anche il quinto film della saga

«Indiana Jones sono io»
L'ultima crociata di Ford

Bogani a pagina 28

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

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



Oggi su Alias

USA, LA DESTRA Incontro con l'ex skinhead neonazista Frank Meeink che ispirò il film «American History X» ora in lotta contro odio e razzismo



Domani Alias D

CARLOS KLEIBER Gesto e leggenda, «Vita e lettere» dal Saggiatore; Cees Nootboom, le nuove poesie; Hal Foster, scena dell'arte dopo il Covid



Visioni

KIM KI-DUK Addio al regista di «Ferro 3» la potenza delle sue immagini ha raccontato la Corea del Sud Renzi, Mamadnazarbekova pagina 12

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 12 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 296

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

L'Ilva che incombe sulla città di Taranto foto Ansa



Stato di salute

Accordo sulla ex Ilva. ArcelorMittal lascia la guida dell'acciaieria. La gestione torna allo Stato. Il governo annuncia un aumento di capitale di circa 1 miliardo. Sindacati prudenti. Comune di Taranto e Regione Puglia delusi: «La tutela della salute all'ultimo posto» pagina 2

Lavoro e salute Lo Stato non solo imprenditore, anche innovatore

ALFONSO GIANNI

Quando due diritti fondamentali costituzionalmente protetti, come il lavoro e la salute, entrano in contrasto, con un lungo e tragico strascico di morti, di ammalati, di ambienti inquinati e di disoccupati potenziali quanto reali, pensare di consegnare la soluzione del problema ai privati, per necessità di essenza animati dalla ricerca massimizzazione dei profitti nel più breve tempo possibile, è stato del tutto irresponsabile, per non usare termini più pesanti. — segue a pagina 15 —

Recovery plan Il cambio di passo della mobilità resta al palo

EDOARDO ZANCHINI

Il problema del recovery plan italiano non sono i sei manager o la composizione della cabina di regia, la presenza dei partiti o la rappresentanza di genere. Dopo mesi di annunci, incontri riservati tra ministri e grandi imprese pubbliche, si scopre che c'è una grande questione politica sul tappeto: l'inadeguatezza di una proposta molto lontana da quanto ci si sarebbe aspettati. Ricordiamolo, il programma europeo Next Generation Ue mette a disposizione risorse senza precedenti per il nostro Paese. — segue a pagina 3 —

IL PREMIER ANNUNCIA: «CONFRONTO CON LE FORZE POLITICHE PER CAPIRE COSA NASCONDONO»

Conte-Renzi, duello al sole

È una giornata di ostilità non più velata. Il Next Generation fu è sbloccato, ma Renzi rovina la festa a Conte con un'intervista al País proprio nel giorno del Recovery: «Se vuole i pieni poteri come Salvini, gli togliamo la fiducia». Il premier risponde per le rime: «Continue-

rò finché avrò la fiducia di ogni forza di maggioranza. Ci confronteremo con le singole forze politiche. Ci sono istanze molto critiche. Dobbiamo capire cosa nascondono». Come dire che Renzi maschererà dietro questioni apparentemente di merito sordidi appetiti.

Per il Pd invece è il momento di frenare a tavoletta: «Nessuno deve chiedere a nessuno la marcia indietro», avverte Zingaretti. Cauti anche Di Maio. Fosse per lui Conte sarebbe presto un ex, ma la pattuglia dei ministri la vede diversamente.

COLOMBO A PAGINA 4

EMERGENZA CLIMA A BRUXELLES Accordo minimo sulle emissioni

Dopo l'accordo sul Recovery Fund, i 27 si sono messi d'accordo anche per ridurre le emissioni di CO2: almeno il 55% entro il 2030 per arrivare alla neutralità climatica nel 2050. Adesso il Consiglio dovrà però fare i conti con il Parlamento europeo, che ha chiesto una riduzione del 60% MERLO A PAGINA 3

trali climatica nel 2050. Adesso il Consiglio dovrà però fare i conti con il Parlamento europeo, che ha chiesto una riduzione del 60% MERLO A PAGINA 3

Lele Corvi



CILE Santiago Zona Zero Viaggio nella rivolta



La pandemia non ferma le proteste, né la repressione. Non si contano gli abusi dei carabinieri. Reportage dalla cosiddetta Zona Zero, dove non ci sono più marciapiedi perché i manifestanti avevano le pietre come unica arma di difesa: «Qui è come una guerra». ELENA BASSO A PAGINA 9

51° DI PIAZZA FONTANA Silvia Pinelli: «La verità sospesa su mio padre»



51 anni dopo la morte di Giuseppe Pinelli, tre giorni dopo la bomba di Piazza Fontana, è un non detto impenetrabile della storia della Repubblica. Parla Silvia Pinelli, figlia dell'anarchico «volato» da una finestra della questura di Milano: «Siamo fermi alla sentenza del giudice D'Ambrosio» MARIO DI VITO A PAGINA 6

La notte del 15/12/69

L'ultima azione di resistenza di un partigiano

DAVIDE CONTI

C'è stato un tempo in cui Marcello Guida, ex direttore fascista della colonia di confino di Ventotene, dirigeva la questura di Milano. In quegli uffici Guida trattene illegalmente quello che nel 1944-45 era stato un giovane partigiano. — segue a pagina 6 —

all'interno

Viaggi di Natale Conte lascia il cerino al Parlamento

ANDREA CARUGATI PAGINA 5

Covid Il Veneto peggiora 4 regioni tornano gialle

ANDREA CAPOCCI PAGINA 5

Albania Poliziotti killer, Tirana esplose di rabbia

ALESSANDRA BRIGANTI PAGINA 6

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Imp. C/RM/232103 01212 9 77 0025 21517





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 343 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%- ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 12 Dicembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Diego e noi
Tutti pazzi per il libro di Maradona in regalo con Il Mattino
Francesco De Luca a pag. 19



Oggi i funerali Rossi
L'amico Pelaggi: «Gelato e caramelle i soli eccessi di Paolo»
Valeria Arnaldi e Francesco Grillo alle pagg. 13 e 38



Vaccino, l'incubo del ritardo

►La Sanofi rinvia il lancio a fine 2021 e blocca 40 milioni di dosi. Nuovi test di AstraZeneca. Il consigliere di Speranza, Ricciardi: «La partenza sarà lenta ma dopo marzo recuperiamo»

Il focus
Ex Ilva allo Stato i tanti dubbi su proprietà e "acciaio verde"

L'idrossiclorochina LA GIUSTIZIA OMEOPATA CHE SCALZA LA SCIENZA

Massimo Adinolfi

Quindi si può. Il Consiglio di Stato dà il via libera all'uso dell'idrossiclorochina nella cura contro il coronavirus. Lo leggiamo oggi. Una settimana fa, invece, le agenzie davano altra notizia: secondo l'agenzia europea dei medicinali (Ema) l'utilizzo del farmaco anti-malarico contro il Covid-19 può causare seri disturbi psichiatrici e comportamenti associabili a propositi suicidi. Non male, come effetto collaterale.

Una settimana, un giorno, solamente un'ora a volte vale una vita intera, cantava Edoardo Bennato, ma forse non è il caso di prenderla con altrettanta leggerezza. Non sono canzonette, ma decisioni che davvero riguardano la vita intera, e che impongono perciò la massima cautela. A tutti. Tutti meno forse Trump, che già a maggio dichiarava di assumere una pasticca di idrossiclorochina al giorno per prevenire il contagio (salvo ammalarsi in ottobre). Procediamo invece con ordine, e un po' di pazienza.

Sul sito dell'Agenzia italiana del Farmaco (Aifa) stanno le indicazioni in merito ai trattamenti utilizzabili nei pazienti Covid-19. L'ultimo aggiornamento della scheda che riguarda l'idrossiclorochina porta la data del 25 novembre.

Continua a pag. 39
Mautone e Vazza a pag. 4

Mauro Evangelisti

Nel calendario del piano vaccinale dell'Italia si fa strada l'incubo del ritardo: da Sanofi-Gsk il rinvio da giugno 2021 a fine anno di 40,2 milioni di dosi, il quantitativo più massiccio insieme a quello di AstraZeneca. Ieri la doccia fredda: le due compagnie hanno preannunciato un ritardo nel loro programma per il vaccino Covid-19. Il consigliere del ministro Speranza, Ricciardi: «La partenza sarà lenta ma dopo marzo recuperiamo. L'Europa accelera su Pfizer».

Alle pagg. 2 e 3

La Campania blindata De Luca cancella il Natale «Quest'anno non esiste»

Lorenzo Calò

Continua a scendere la curva dei contagi in Campania. Ma per evitare la risalita conseguente al movimento tra regioni, il governatore De Luca invoca la linea del rigore: «Dobbiamo avere il coraggio di dire che quest'anno Natale e Capodanno non esistono altrimenti andiamo al disastro».

A pag. 6

L'inchiesta L'agenzia di viaggio che a Napoli vendeva biglietti e test negativi

Paolo Barbuto

False attestazioni di negatività al Covid per rientrare nei Paesi di origine, la truffa è stata scoperta a Napoli e coinvolge agenzie che vendono biglietti aerei.

A pag. 6

Nando Santonastaso

L'ex Ilva allo Stato. L'obiettivo è di dare vita a «una nuova fase di sviluppo ecosostenibile» di quello che, ad onta delle incertezze attuali, resta comunque il più grande polo siderurgico d'Europa. Sullo sfondo, il dubbio più delicato: dopo il passaggio del controllo allo Stato, quale sarà l'atteggiamento di Arcelor Mittal che non è mai sembrata molto convinta dell'operazione-Taranto? I timori dei sindacati.

A pag. 10

Casadilego vincitrice del talent: sono sovrappeso, la musica mi ha salvato



Se il vero X Factor è ignorare l'apparenza

Titti Marrone

Casadilego ha vinto XFactor con i suoi capelli azzurri, le sue guance sanamente paffute, la sua taglia ab-

bondante, ma ha vinto per la voce, vale a dire per ciò che la rappresenta e per la sola cosa che conta in un talent-show di questo nome: appunto, nient'altro che il talento.

Continua a pag. 39

Il mercato dei voti a Napoli DeMa salvo tra ribaltoni e malori

►La commedia notturna del bilancio Forzista via dall'aula, rischia l'espulsione

Valerio Esca Luigi Roano



Un consiglio comunale terminato nel cuore della notte a Napoli che si è trasformato in un mercato dei voti. Alla fine il sindaco de Magistris l'ha sputata, grazie al malore di un consigliere portato via dall'ambulanza, ma soprattutto grazie al supporto di quattro componenti dell'opposizione, tra cui un consigliere di Forza Italia uscito dall'aula; appello a Berlusconi: deve essere espulso.

In Cronaca

La richiesta al Vaticano

L'ultimo atto del cardinal Sepe «Re Francesco II diventi beato»

Gigi Di Fiore

«Ma ai principi sopportò le avversità della fortuna con la fermezza silenziosa e la dignità di Francesco II. Questo povero re, che non era stato felice un anno, ha lasciato che tutti i dolori umani penetrassero in lui senza respingerli, senza lamentarsi». Probabilmente queste parole ricche di pietas, che Matilde Serao scrisse sul Mattino il 29 dicembre 1894, fanno comprendere meglio



l'annuncio del cardinale Crescenzo Sepe: tra quattro giorni, il Tribunale diocesano avvierà l'istruttoria sulla richiesta di beatificazione per l'ultimo re di Napoli.

È il prologo di un lungo e non scontato processo canonico perseguito con fermezza dalla «Fondazione Francesco II delle Due Sicilie», che ha avuto artefici principali lo scomparso don Massimo Cuofano e don Luciano Rotolo.

Continua a pag. 39

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

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

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it

PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

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





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 343
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Sabato 12 Dicembre 2020 • S. Giovanna

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Arriva in streaming "Pure"
Dalla Bbc a Raiplay
la serie-scandalo
sull'ossessione di Marnie
che vede sesso ovunque
Satta a pag. 27



Oggi i funerali, la A in lutto
Fila allo stadio di Vicenza
davanti alla bara di Paolo Rossi
Il socio e amico: «Il vino
di qualità, nostro Mundial»
Arnaldi a pag. 17



Il Messaggero
PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

La scossa necessaria
Il fuoco dentro
di Pablito
e la grinta che
ora ci manca

Francesco Grillo

È tra un'Italia che dava la sensazione che nulla avrebbe potuto fermarla. Oggi l'impressione è che nulla riesca davvero a rimetterla in moto. La scomparsa dell'eterno ragazzo nel quale un intero Paese si riconosce nelle sere di un'estate dalla quale ci separano trentotto anni, propone un confronto tra due Paesi: quello di Paolo Rossi e quello che oggi vive sospeso in attesa delle conseguenze di un'enorme crisi economica.

Un confronto difficile ma che è assai utile per cogliere la natura profonda di una crisi che è non solo economica ma anche di atteggiamento mentale di un popolo nei confronti di se stesso. L'Italia che aveva Pertini come presidente della Repubblica. Giovanni Spadolini come capo del Governo e Bearzot come allenatore di tutti, era una società viva e che - tra contraddizioni e drammi - cresceva.

Oggi, invece, stiamo affondando in una crisi che è di sfiducia nella possibilità stessa di poter davvero avere un futuro. Una sfiducia nei propri mezzi che, aldilà delle rassicurazioni paternalistiche che i custodi della comunicazione impongono sbagliando, ha contagiato - più velocemente dello stesso Covid-19 - non solo i cittadini ma anche le stesse classi dirigenti, che sembrano aver escluso ormai la possibilità di vincere tra le proprie prospettive.

Continua a pag. 29

Frenata vaccini, Italia in ritardo

► Si ferma Sanofi: 40 milioni di dosi in meno per il piano di immunizzazione nazionale
Ricciardi: «L'Europa deve accelerare su Pfizer. A gennaio toccherà solo a fragili e sanitari»

ROMA Doccia fredda sul vaccino Sanofi-Gsk (40,2 milioni di dosi previste per giugno) e AstraZeneca: le due compagnie hanno preannunciato un ritardo nel loro programma per il vaccino Covid-19. Al piano di immunizzazione nazionale ora mancano 40 milioni di dosi. Ricciardi: «L'Europa deve accelerare su Pfizer. A gennaio toccherà solo a fragili e sanitari». Intanto i giudici bocchiano l'Agenzia del farmaco: via libera all'uso dell'idrossiclorochina.
Evangelisti e Guasco alle pag. 2 e 3

Natale e Capodanno, scontro sui permessi. Esperti contrari

Spostamenti, il governo ci ripensa: il via libera legato al chilometraggio

Alberto Gentili

Il via libera agli spostamenti nei giorni di Natale, Santo Stefano e l'1 gennaio è quasi cosa fatta. Anche se verranno stabiliti dei limiti: la deroga potrebbe essere concessa in base ai chilometri da percorre-

re per raggiungere i familiari in un altro centro, oppure solo ai Comuni limitrofi. Il problema ora sono i tempi: servirà un altro decreto a causa dell'ingorgo alle Camere. C'è l'ipotesi di un testo ad hoc o di un emendamento al Dl Ristori.
A pag. 4



I numeri sospetti

Tamponi fantasma, e Trento nasconde i livelli del contagio

Diadato Pirone

La Provincia autonoma di Trento rimane "gialla" ma le riammissioni sono piene. «Dati "mascherati"».
A pag. 5

Giulianova: a 93 anni ha vinto il Covid. Ogni giorno è sulla spiaggia



Il mare dopo il virus
Nonno Lino è tornato

Pasquale Di Marco di nuovo nella sua spiaggia. Sgardi a pag. 15

Cashback a rilento, per i ritardatari rimborsi retroattivi

► Saranno conteggiati anche gli acquisti effettuati durante il blocco dell'app "IO"

ROMA Un piano per salvare il cashback di Natale dal flop. Dopo i malfunzionamenti dell'app "IO", a causa dei quali decine di migliaia di utenti non sono riusciti ad attivare i propri strumenti di pagamento (carte e app), al ministero dell'Economia si studia una soluzione per evitare che una buona fetta dei partecipanti venga penalizzata. Il rimborso sarà retroattivo.
Bisozzi a pag. 7

Il dopo Camilleri



Ferrari, Manley in pole position

Ursicino a pag. 20

Che cosa è importante per me



Lo scrittore Di Paolo
«Parole per andare oltre la violenza»

ROMA «Manca l'alleanza tra scuola e famiglie». Lo scrittore Paolo Di Paolo sostiene il concorso del Messaggero per i giovani.
Musolino a pag. 14

LA TRILOGIA DI NERONE
Libro 1

Il nuovo libro di
ALBERTO ANGELA
L'ULTIMO GIORNO
DI ROMA

HarperCollins Rai Libri

CANCRO, PRESTO BELLE EMOZIONI

IL GIORNO DI BRANCO

Buongiorno, Cancro! La magia della dodicesima notte è quest'anno riservata ai segni d'acqua, grazie alla Luna congiunta a Venere in Scorpione, simbolo di sensualità. Gli altri, invidiosi della vostra capacità di conquistare, devono farsene una ragione e lasciarvi vivere le vostre bellissime emozioni. A un certo momento però si intramette Marte dall'Ariete... intona il tango della gelosia. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

SABATO 12 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Rimini: ira del sindacato dei locali da ballo

Allarme Capodanno
«Veglioni abusivi in ville e capannoni»

Spadazzi a pagina 18



ristora
INSTANT DRINKS

Renzi: pronto a far cadere il governo

Conte accetta la verifica ma senza vedere i leader. Cassese boccia la cabina di regia per il Recovery: si espropria la politica
Caos sugli spostamenti di Natale e Capodanno: il premier lancia la palla al Parlamento che però non potrà decidere in tempo

Servizi
da p. 4 a p. 9

Pescatori bloccati da 100 giorni

Diciotto ostaggi della Libia E del silenzio

Alessandro Milan

Se perfino un uomo di chiesa arriva a invocare l'uso della forza, significa che la situazione è grave. Da centotrenta giorni diciotto marittimi di Mazara del Vallo sono a Bengasi, in Libia. Sono trattenuti per aver pescato in una zona di esclusivo interesse economico libico, dicono le milizie del generale Haftar. Di fatto sono sequestrati, incarcerati, pedine di un braccio di ferro internazionale. Pensate a questi lavoratori quando a Natale comprenderete i pregiati gamberi rossi che provengono da quel mare. La Chiesa, dicevamo. Il vescovo di Mazara del Vallo Domenico Mogavero, intervenuto ieri a Radio24, ha accusato il governo di scarso interesse.

Continua a pagina 2

LA MINISTRA LAMORGESE NON ERA POSITIVA: ERRORE NELL'ESAME I MEDICI AVVERTONO: PRECISI SOLO 6 TEST SU 10 FATTI AGLI ASINTOMATICI

MA C'È DA FIDARSI DEI TAMPONI?



La titolare del Viminale, Luciana Lamorgese, 67 anni, ha scoperto che era errato il tampone fatto lunedì

Prosperetti a pagina 3

DALLE CITTÀ

Pesaro: era uscito dal carcere

Sgozza la moglie e si uccide
Orrore e sangue dopo le violenze

Damiani a pagina 25

Bologna, al Sant'Orsola

Sinisa e l'incontro con il tifoso malato rossoblù

Baroncini in Cronaca

Bologna, in Appennino nel '44

Un soldato Usa: «Salvai tre bimbi Vorrei rivederli»

Gamberini in Cronaca



In migliaia sfilano a Vicenza per Paolo Rossi

Pablito, omaggio popolare Tutti in fila per dire addio

Turrini a pagina 22



L'attore interpreta anche il quinto film della saga

«Indiana Jones sono io» L'ultima crociata di Ford

Bogani a pagina 28

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
Sì, con il tuo stile di vita.

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

Più spazio alla vita.

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



IL SECOLO XIX



SABATO 12 DICEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL.EAT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXIV - NUMERO 295, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

Obblighi e divieti: i chiarimenti

COVID, LE REGOLE DELLE FESTE

Dagli spostamenti ai cenoni, le norme di comportamento. Aiuti, le ultime novità

Lunedì 14 dicembre l'inserito di 8 pagine in omaggio con **IL SECOLO XIX**

GENOVA, IL RACCONTO CHOC DI DON ANSELMO

Il vescovo fermato dai pusher a Prè «Vuoi comprare un po' di droga?»

VIANI / PAGINA 27



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 11
Commenti	Pagina 16
Economia-Matrimo	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Programmi- Iv	Pagina 37
Xite	Pagina 38
Sport	Pagina 42

LA TESI DEI PM ACCOLTA DAL RIESAME



«Autostrade truccò le carte sulla salute del Morandi»

Autostrade ha mentito sul ponte Morandi e ha truccato le carte sullo stato di salute del viadotto crollato il 14 agosto 2018. Lo ipotizzano i pm di Genova - per la prima volta - nelle carte in cui il tribunale del Riesame conferma i gravi indizi di colpevolezza nei confronti di Paolo Berti, ex direttore generale delle manutenzioni, che ieri ha ottenuto la revoca dei domiciliari.

FREGATTI / PAGINA 2

IL RETROSCENA

Francesco Spini

Aspi, la cordata Cdp ora riduce l'offerta «Vale solo 7,5 miliardi»

Tanto per cambiare, l'affare Autostrade (Aspi) si complica. La cordata formata da Cdp, dai fondi Blackstone e Macquarie, e destinata ad allargarsi ad altri soggetti, pone nuovi paletti alla futura offerta per rilevare da Atlantia l'88% del concessionario autostradale. Mano a mano che la cosiddetta "due diligence", l'analisi approfondita della società, va avanti, il portafoglio si richiude. La valutazione di Aspi, dagli 8,5-9,5 miliardi ipotizzati in precedenza (e già respinti da Atlantia) vede in questo momento un possibile punto di caduta - nello scenario meno favorevole - attorno a 7,5 miliardi di euro. Alcune poste finanziarie a bilancio sarebbero state riviste ai fini della valutazione.

L'ARTICOLO / PAGINA 2



La somministrazione del vaccino anti Covid (nella foto Reuters all'Indiana University di Indianapolis) partirà in Italia dal prossimo 6 gennaio

IL PREMIER: SULLE REGOLE DI NATALE DECIDA IL PARLAMENTO. IL PRIMO ITALIANO A RICEVERE L'ANTIDOTO IN INGHILTERRA È UN INFERMIERE DI ALESSANDRIA

Speranza: vaccini dal 6 gennaio Cala il contagio, Italia in giallo

Renzi: Conte vuole pieni poteri, siamo pronti a farlo cadere. Orlando: se è così subito al voto

Il ministro della Salute Speranza annuncia che la campagna di vaccinazione partirà entro il 6 gennaio. Ma adesso preoccupa la fornitura del vaccino di AstraZeneca, che dovrebbe fornire all'Italia 40 milioni di dosi: è in ritardo sui programmi. Cala ancora l'indice Rt e altre Regioni, tra cui il Piemonte e la Lombardia, passano dall'arancione al giallo. Conte lascia al Parlamento la decisione sull'allentamento dei divieti di Natale. Renzi minaccia ancora la crisi ed è bufera in agoranza.

SERVIZI / PAGINE 4-9

INTESA IN PREFETTURA

Francesca Forleo

Genova, due turni alle 7,45 e alle 9,30 per il rientro a scuola

Accordo in prefettura a Genova sul ritorno a scuola il prossimo 7 gennaio. L'ingresso avverrà su due turni, dalle 7,45 alle 8, e dalle 9,30 alle 9,45. Orari di uscita variabili, non oltre le 14,45.

L'ARTICOLO / PAGINA 21

ROLLI



IL LAVORO

Dell'Antico e Margiocco

Liguria, persi in 3 mesi undicimila posti Più colpiti i giovani

La crisi in Liguria colpisce i giovani più duramente che nel resto del Nord Ovest e risparmia i lavoratori di mezza età. A causa del Covid nell'ultimo trimestre si sono persi 11 mila posti.

GLI ARTICOLI / PAGINA 11

BUONGIORNO

Il 1991 è un anno a me molto caro. Giovanni Falcone e Paolo Borsellino sono ancora vivi. Diego Maradona gioca nel Napoli. Il presidente del Consiglio è Giulio Andreotti. A Washington c'è George Bush padre. Margaret Thatcher ha lasciato Downing Street da pochi mesi. Achille Occhetto scioglie il Pci. Alain Prost corre per la Ferrari. Riccardo Cocciantone vince Sanremo. In Sudafrica finisce l'Apartheid. Scoppia la prima Guerra del Golfo. Luigi Di Maio ha cinque anni. Matteo Salvini va al liceo. Paolo Volponi si aggiudica il suo secondo Strega. Balla coi lupi di Kevin Costner prende sette Oscar. Sul web compare il primo sito al mondo. A capo dell'Unione sovietica c'è Mikhail Gorbaciov. Muore Freddy Mercury. Nasce il Tg4. Direttore della Stampa è il quarantenne Paolo Mieli. Al Quirinale c'è Francesco Cossiga. John McEnroe gioca il

Nell'altro millennio

MATTIA FELTRI

suo penultimo Wimbledon. Roberto Benigni esce con Johnny Stecchino. Il ct della nazionale è Azeoglio Vicini. Giovanni Spadolini è nominato senatore a vita. Nilde Iotti è presidente della Camera. Gianni Boncompagni lancia Non è la Rai. L'allenatore della Juve è Gigi Maifredi. Andrea Belotti non è ancora nato. Migliaia di albanesi sbarcano in Puglia. Gli U2 cantano One. In Italia ha il telefonino lo 0,16 per cento della popolazione. Il caffè costa 700 lire. Teletipù trasmette il primo film a pagamento, per la prima partita ci vorranno altri due anni. Apple vende il PowerBook 100 con 2-8 Mb di memoria, oggi sufficienti per meno di dieci foto. Il ministro democristiano Calogero Mannino viene accusato per la prima volta di contiguità alla mafia, ieri l'ultima definitiva assoluzione.

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA



ISOLANI
ISTITUTO OTTICO

PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA

AURUM
OPERAZIONI PROCTORIANI FINANZIATE AUTORIZZATE DALLA BANCA TRISTANI

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venenerdì 10/12 - 15/18



€2 in Italia — Sabato 12 Dicembre 2020 — Anno 156°, Numero 342 — ilsole24ore.com

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 363/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

E-fattura/1
Proroga di un anno
per le deleghe
ai professionisti
in scadenza

Giovanni Parente
— a pagina 22

E-fattura/2
Dal 2021 ci sarà
un mese in più
per il versamento
del bollo

Mastromatteo e Santacroce
— a pagina 22



WWW.GRUPPONSA.IT

“
Gestione integrale
CONTACTLESS
dei finanziamenti
garantiti per Fondi,
Banche e PMI

nsa
FINANZIARIO MANAGEMENT

FTSE MIB 21702,16 -0,97% | SPREAD BUND 10Y 116,50 +3,60 | €/S 1,2127 +0,10% | BRENT DTD 50,78 -1,68% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Cantieri, intesa per il lavoro 24 ore su 24

INFRASTRUTTURE

Protocollo Mit-sindacati
introduce la quarta squadra
per le opere commissariate

De Micheli: con l'intesa
previsti quasi 20mila
nuovi posti nell'edilizia

Cantieri delle infrastrutture commissariate più veloci grazie all'ottimizzazione dei turni di lavoro anche sulle 24 ore, per favorire l'incremento dell'occupazione in condizioni di piena sicurezza e con l'utilizzo delle migliori pratiche del settore. Lo stabilisce il Protocollo sottoscritto ieri dalla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, e dai vertici dei sindacati di categoria Fimetal, Filca-Cisl, Fillea-Cgil. Le regole dell'intesa, in piena conformità con le norme del

contratto nazionale dell'edilizia, saranno applicate alle opere commissariate sulla base dell'articolo 9 del Dl Semplificazioni. Secondo le stime di Mit e sindacati, l'accordo favorirà la creazione di circa 20mila posti di lavoro aggiuntivi. «L'accordo costituisce un passo avanti di grande rilievo», dice la ministra De Micheli, «per velocizzare le opere pubbliche».

Marco Morino — a pag. 3

Edizione chiusa in redazione alle 22

GRANDI OPERE

Commissari:
Palazzo Chigi
riduce la lista
delle priorità

Massimo Frontera — a pag. 3

RIGENERAZIONE URBANA



Riscatto per Genova. Il piano "Caruggi" punta al recupero del centro storico

Genova, 140 milioni
per il rilancio dei caruggi

Paola Dezza — a pag. 12

PANORAMA

IL PIANO EUROPEO

**Mattarella:
i nazionalismi
non intralcino
il Recovery fund**

Dall'Ue è venuto «un salto di qualità, per quanto inatteso», e i diversi strumenti anti-pandemia, a partire dal Recovery fund, «offrono grandi opportunità che non possiamo disperdere», sperando che «reflussi nazionalistici fuori tempo non ne rallentino né intralcino il cammino». Lo ha detto il presidente Sergio Mattarella. — a pagina 22

TV & REGOLE

**Vivendi ricorre
alla Ue contro
la norma a favore
di Mediaset**

Andrea Biondi — a pag. 26

GOVERNO

**Conte apre a una verifica
con la maggioranza**

Conte apre di fatto la verifica di maggioranza e dice che il governo ha bisogno di «determinazione e fiducia reciproca». Nei prossimi giorni ci sarà un confronto per «cercare di capire che fondamento hanno le critiche». — a pagina 23



Al vertice
della Figc
Gravina

L'INTERVISTA
Gravina: il calcio
ha bisogno
di una politica
industriale

Marco Bellinazzo — a pag. 16

INVESTIMENTI

**Logistica, il gruppo Hines
punta 1 miliardo in Italia**

Il colosso americano Hines arricchisce il carnet dei propri investimenti nella logistica. È la filosofia alla base della decisione del gruppo guidato in Italia da Mario Abbadesse che investirà un miliardo di euro in Italia nei prossimi due anni. — a pagina 28

food

ECONOMIA
DEL CIBO
E AGRICOLTURA

**Maltempo, polizze
ancora insufficienti**

Alessio Romeo — a pag. 27

Motori

ADDIO AL TURBODIESEL

La Kia Sorento
e la via dell'ibrido

Massimo Mambretti — a pag. 25

IL PIANO VERSO IL CDM

Superbonus, dal Recovery
20 miliardi, ma solo 5
per la mini proroga al 2022

Giorgio Santilli — a pagina 2



LUNEDÌ CON IL SOLE
Lo sconto 110%
allarga il tiro:
uno speciale
con 75 casi risolti

L'Eba avverte: rischi in aumento, accelerare su tagli ai costi e fusioni

GLI ESAMI ALLE BANCHE

La foto al 30 giugno: bene
capitale e liquidità, peggiora
la qualità dei crediti

La pandemia ha aumentato la necessità di tagli ai costi da parte delle banche dell'Eurozona; e quelle che hanno non hanno ancora raggiun-

giunto una redditività sostenibile, «potrebbero optare per aggregazioni e acquisizioni». È la raccomandazione dell'Eba, l'autorità bancaria europea, in due rapporti su valutazione del rischio e trasparenza su 129 banche Ue e 6 del Regno Unito: al momento sono solide per capitale e liquidità. Il ratio dei crediti deteriorati è stabile ma cresce la proporzione di quelli chescedono verso il livello più rischioso. — Servizio pagina 6

L'INTERVISTA



Mario Quagliariello, Economic
Analysis and Statistics (Eba)

Quagliariello:
«No a ritardi
nell'emersione
degli Npl»

Isabella Bufacchi — a pag. 6

Clima, sì Ue alla riduzione del 55% alla Co2

SOSTENIBILITÀ

L'Unione europea si pone all'avanguardia nella lotta ai cambiamenti climatici e nella sostenibilità. Dopo ore di discussioni i leader del

Paesi Ue riuniti a Bruxelles hanno trovato un accordo sul testo sulla lotta ai cambiamenti climatici. Lo ha annunciato il presidente del Consiglio europeo, Charles Michel: «L'Europa è la leader nella lotta contro i cambiamenti climatici. Ab-

2030
L'anno entro il quale l'Europa
vuole ridurre le emissioni nocive

biamo deciso di tagliare le emissioni di almeno il 55% entro il 2030». Secondo la presidente della Commissione Ursula von der Leyen ciò «ci pone su un percorso chiaro verso la neutralità climatica nel 2050».

Beda Romano — a pagina 5

CONTI PUBBLICI

**IL DEBITO
NON PUÒ
CRESCERE
ALL'INFINITO,
SUBITO I PIANI
DI RIMBORSO**

di Antonio Patucelli — a pagina 20

BUSSOLA & TIMONE

**STRUTTURE
PUBBLICHE
E NIENTE
TASK FORCE
PER GESTIRE
I FONDI UE**

di Giovanni Trisà — a pagina 20

SHOP ONLINE [robertocoin.com](https://www.robertocoin.com)

ROBERTO COIN
LOVE IN VERONA COLLECTION

INCHIESTA

**Orbán, amici e famiglia
in affari con i fondi Ue**

di Roberto Galullo e Angelo Mincuzzi

Via Árpád Fejedelem, tra ponte Margherita e piazza Zaglona, è una delle strade più trafficate di Budapest, specie di sera, quando all'ora di punta le auto scorrono lungo il Danubio per attraversare la città. Set anni fa, grazie ai fondi della Ue, i vecchi lampioni che la illuminano sono stati sostituiti con nuovi apparecchi a led, più efficienti ed ecologici, al

prezzo di 444 euro l'uno. In quegli stessi giorni i nuovi led erano arrivati anche a Keszthely, una cittadina di 20mila abitanti a 187 chilometri da Budapest. Ma lungo il tragitto era accaduto qualcosa di inaspettabile: il costo delle lampade era aumentato del 56%, fino a 695 euro l'una.



Continua a pagina 9
con l'analisi di Luca Veronesi

L'ACCORDO UE CON POLONIA E UNGHERIA

UN RICATTO INACCETTABILE

di George Soros — a pagina 20





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 12 dicembre 2020
Anno LXXVI - Numero 343 - € 1,20
Beata Maria Vergine di Guadalupe

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 - Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo - Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo - Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo - Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

PREMIER IN BILICO

Basta rimpastarne uno solo

Partito il tentativo di cambiare numero uno a Palazzo Chigi dietro ci sono Renzi e mezzo Pd | *L'ipotesi non dispiace troppo al M5s che salverebbe i suoi* | *Si mette contro Franceschini che ieri si è assunto la colpa della norma salva-suocero*

Il Tempo di Osho

Salvini corteggia Conte e apre all'ammucchiata



"Se te fanno i dispetti dimmelo che ce penso io"

Frasca a pagina 5

DI FRANCO BECHIS

Il Pd su questo è spaccato. Ma anche nelle fila del partito di Nicola Zingaretti si sta facendo strada la suggestione del rimpastino cui mira ormai apertamente Matteo Renzi. Perché fare tante battaglie e troppi feriti in un'operazione di questo tipo (...)

Segue a pagina 3

Le ipotesi dei partiti

Draghi, Cartabia e gli altri
Le idee per il dopo Giuseppe

De Leo a pagina 2

Emendamento al decreto Natale

Si agli spostamenti tra Comuni
ma mezzo governo frena

Bosco Bertolaso a pagina 7

A rischio i rimborsi

Il cashback resta senza soldi
L'ultimo bluff di Palazzo Chigi

Mineo a pagina 6

Musica classica

Fratra, Venezi e Maschio
Le bacchette rosa conquistano il podio



Tozzi a pagina 25

Nuova ordinanza della Regione: da oggi serrande alzate anche nei weekend

Nel Lazio riaprono i grandi magazzini

La denuncia degli infermieri
Fanno i tamponi con la divisa estiva

Sbraga a pagina 15

... Riaprono oggi Ikea, Leroy Merlin, la Coin e le altre grandi strutture commerciali che la Regione Lazio aveva chiuso con un'ordinanza restrittiva rispetto all'ultimo decreto del governo, che si limitava a fare abbassare le saracinesche ai negozi interni ai centri commerciali nei festivi e durante il weekend.

Verucci a pagina 14

Dopo la scazzottata al Pincio
Allarme maxi-rissa
Controlli nelle piazze

Ossino a pagina 20



Qui Grillolanda. Solo con noi al governo non ci sarà la quarta ondata

le più "CROCCATE" in Italia!
Forno Damiani
se le crocchi non stai nella pelle!
MAKI
CROCCANTE
originali

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo
Desidero fare i complimenti a Massimo Ranieri, che giovedì 3 dicembre ha debuttato su Rai tre, alle 21.20, con «Qui e adesso». Ranieri, in questo programma, che peraltro ha conquistato un milione e cinquecentomila spettatori, ha dimostrato di essere un bravo intrattenitore oltre che un egregio cantante. Il ricordo va a «Sogno e son desto», altro programma di successo di Ranieri. Quindi c'è da chiedersi: perché Ranieri non ne fa ancora di più di televisione?
A proposito di protagonisti e di campioni, cosa dire di Massimo che a «L'Eredità», ha spopolato con un record di presenze?
Segue a pagina 27

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



Sabato 12 Dicembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 293 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus, l'agevolazione è appetibile ma molto difficile da ottenere. E serve una proroga

Loconto-Gargano a pag. 32

Floridi: i partiti hanno fatto il loro tempo, la politica non è più riformabile dall'interno

Alessandra Ricciardi a pagina 8



Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Dopo le feste l'inferno. Fiscale

Ruffini: sono 31 milioni gli atti dell'Agenzia delle entrate e della riscossione pronti a partire dal primo gennaio 2020. Salvo arrivi una nuova proroga

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Chi sono i ministri che non buttereste giù dalla torre? Sì, certo, è un gioco pericoloso, non solo per l'altezza della torre, ma anche per il momento delicatissimo del governo. Ma siamo alla fine dell'anno e bisogna pur tirare le somme, per capire se chi governa da parecchi mesi sia in grado o meno di portare in salvo l'Italia. Tutto ciò al netto delle polemiche. Il primo da non buttar giù è quel ragazzo dalla faccia pulita, anche se con barba, che è a capo del ministero della Sanità. **Roberto Speranza**, in quota a **Leu**, cioè coloro che sono rimasti più vicini al vecchio Pci. Ha 41 anni e ha mostrato di avere la serietà e la pacatezza che servirebbero sempre a chi governa. La sua serietà è stata certificata dal suo consulente, **Walter Ricciardi**, ai vertici dell'**Organizzazione mondiale della sanità** ma politicamente dalla parte di **Carlo Calenda**. «Ad aprile avevamo già il piano per la seconda ondata», ha spiegato il professor *continua a pag. 2*

Sono 31 milioni gli atti dell'Agenzia delle entrate e della riscossione fermi ai blocchi e pronti a partire dopo la mezzanotte del 31 dicembre. Lo ha ricordato il direttore dell'Agenzia delle entrate **Ernesto Maria Ruffini** nel corso di un intervento in tv. Sono circa 12 milioni le cartelle ferme quest'anno a cui si aggiungono 8-9 milioni di atti della riscossione, più altri 10 milioni di atti delle entrate, tra avvii e accertamenti.

Bartelli a pag. 29

OLIMPIADI

Esselunga, partnership con il Coni per Tokyo 2021

Sottilaro a pag. 19

Cdx, i partiti minori sono a caccia di nuovo spazio

Maffi a pag. 9

RENZI IN CALZA

DIRITTO & ROVESCIO

Mi sono atteggiato gli occhi. Prima di indignarmi, sono andato a rivisitare. Il piccolo peccato sul grande quotidiano indipendente sempre molto attento ai fenomeni internazionali che segue, coi suoi specialisti, in diretta da tutto il mondo, era stato dato a una sola colonna ed era stato piazzato a pagina 17, in fondo alla pagina stessa ed era composto da poche righe. Era quello che, nelle reazioni, si chiama tappabuchi o che i più sofisticati chiamano come riempitivo. Parlavo però di una notizia clamorosa che comporta una svolta nella storia del mondo. E cioè che il Marocco aveva deciso ufficialmente di riconoscere Israele. Questo paese prevalentemente musulmano di 35 milioni di abitanti (i ha quasi triplicati dal 1960) si aggiunge, nel giro di pochi mesi, al Bahrein, agli Emirati arabi e al Sudan nel riconoscere il paese ebraico. Un fenomeno in piena controtendenza con il passato. Come mai la minimizzazione? È che questa pace storica (e si dice una politica di Trump. Ma è possibile valutare le cose in questo modo?)

Martina e Carlo usano un termostato smart per avere sempre la giusta temperatura in casa

Eni gas e luce migliora l'efficienza energetica degli edifici con CappottoMio

Eni + Martina + Carlo è meglio di Eni.

Mettere al servizio del Paese tecnologie e competenze per utilizzare meglio l'energia, così da usarne meno. E per questo che, con Eni gas e luce, creiamo soluzioni capaci di rendere più efficienti le case, come CappottoMio, per diminuire sprechi e consumi. Scopri di più su eni.com

INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

* Esclusamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,60



LA NAZIONE

SABATO 12 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Firenze, i resti scaricati vicino al carcere

Il mistero dell'uomo fatto a pezzi e chiuso in due valigie

Spano a pagina 24



Covid, la mappa del rischio

Roma non cede E la Toscana resta arancione

Baldi a pagina 21

ristora
INSTANT DRINKS

Renzi: pronto a far cadere il governo

Conte accetta la verifica ma senza vedere i leader. Cassese boccia la cabina di regia per il Recovery: si espropria la politica
Caos sugli spostamenti di Natale e Capodanno: il premier lancia la palla al Parlamento che però non potrà decidere in tempo

Servizi
da p. 4 a p. 9

Pescatori bloccati da 100 giorni

Diciotto ostaggi della Libia E del silenzio

Alessandro Milan

Se perfino un uomo di chiesa arriva a invocare l'uso della forza, significa che la situazione è grave. Da centotrenta giorni diciotto marittimi di Mazara del Vallo sono a Bengasi, in Libia. Sono trattenuti per aver pescato in una zona di esclusivo interesse economico libico, dicono le milizie del generale Haftar. Di fatto sono sequestrati, incarcerati, pedine di un braccio di ferro internazionale. Pensate a questi lavoratori quando a Natale comprenderete i pregiati gamberi rossi che provengono da quel mare. La Chiesa, dicevamo. Il vescovo di Mazara del Vallo Domenico Mogavero, intervenuto ieri a Radio24, ha accusato il governo di scarso interesse.

Continua a pagina 2

LA MINISTRA LAMORGESE NON ERA POSITIVA: ERRORE NELL'ESAME I MEDICI AVVERTONO: PRECISI SOLO 6 TEST SU 10 FATTI AGLI ASINTOMATICI

MA C'È DA FIDARSI DEI TAMPONI?



La titolare del Viminale, Luciana Lamorgese, 67 anni, ha scoperto che era errato il tampone fatto lunedì

Prosperetti a pagina 3

DALLE CITTÀ

Firenze

Consumi da rilanciare Sconti in negozio a chi prende il bus

Pieraccini in Cronaca

Figline

Bekaert licenzia Nessuno spiraglio all'orizzonte

Torri in Cronaca

Firenze

Nasce il museo della lingua italiana

Fichera in Cronaca



In migliaia sfilano a Vicenza per Paolo Rossi

Pablito, omaggio popolare Tutti in fila per dire addio

De Biase, Manzotti e Turrini alle pagine 18 e 19



L'attore interpreta anche il quinto film della saga

«Indiana Jones sono io» L'ultima crociata di Ford

Bogani a pagina 28

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista, fascia II (senza ricetta). Si è sentita persone dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 08/09/2020.

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

ROBINSON

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 294

Sabato 12 dicembre 2020

Oggi con Robinson, D e DLui

In Italia € 2,50

Prolife
10 euro
in caso di terapia antibiotica

**Svolta Ue
sul clima:
emissioni
giù del 55%
entro il 2030**

di **Luca Fraioli**
a pagina 18



Il commento

Nella vittoria di Merkel
una mano tesa a Biden

di **Bonanni** a pagina 43

Il colloquio

Stiglitz: "Il traguardo futuro
la carbon tax transatlantica"

di **Occorsio** a pagina 19

Prove di Conte-ter

Il premier vuole subito la verifica nella maggioranza e apre al rimpasto: "Ma lo devono chiedere i partiti"
L'ipotesi di un ministero per Renzi. Battaglia sui Servizi segreti. Mattarella: "Servono unità e serietà"

Intervista a Fico: "No ai ricatti, se cade il governo si va al voto"

Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte apre di fatto alla verifica di maggioranza. Da Bruxelles, afferma che il governo ha bisogno di «determinazione e fiducia reciproca» tra le forze della coalizione per andare avanti e annuncia un confronto. Avvia un percorso che dovrebbe portare a un Conte-ter, se necessario con dentro il leader di Italia Viva Matteo Renzi, che lo ha attaccato dalle colonne del quotidiano spagnolo *El País*. Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella: «Servono unità e serietà». Fico nell'intervista a *Repubblica*: «Se cade il governo vedo solo il voto».

di **Ciriaco, Cuzzocrea e Vecchio** alle pagine 2, 3 e 4

Il punto

**Dove va a finire
la crisi virtuale**

di **Stefano Folli**

Una certa parte dell'opinione pubblica si domanda perché le tensioni politiche sono così forti. Accende la tv e vede il presidente del Consiglio sicuro di sé che parla e tiene conferenze stampa.

a pagina 43

Mappe

**Nell'Italia sospesa
vince la stabilità**

di **Ivo Diamanti**

L'incertezza che pervade lo scenario politico sembra favorire, per reazione, un certo grado di stabilità nelle opinioni degli italiani verso i partiti e il governo.

a pagina 11

Altan

DOVE HANNO
SBAGLIATO?



ALTAN

La pandemia

**Vaccini, ritardo
per 40 milioni
Quattro regioni
diventano gialle**

Da domani Basilicata, Calabria, Lombardia e Piemonte diventano gialle. Le dosi del vaccino di Sanofi contro il Covid non arriveranno in Italia a giugno come previsto. Un ritardo farà slittare le consegne.

di **Bocci, Dusi, Giannoli e Rampini** da pagina 13 a 15

Presidente Humanitas

**Gianfelice Rocca
"Il virus è stato
come Caporetto
Ora la rinascita"**

di **Dario Cresto-Dina**



a pagina 17

Oggi e domani



**Gratis in edicola
due libri gialli**

IL SISTEMA IMMUNITARIO è la TUA DIFESA
SOSTIENILO con la Vitamina D
Senza glutine, senza lattosio

Prolife
Integratore con 10 miliardi di probiotici e VITAMINA D PER IL SUPPORTO DEL SISTEMA IMMUNITARIO

X Factor



**Manuel Agnelli
"Io, a torso nudo
da rivoluzionario"**

di **Valeria Rusconi**
a pagina 49

Medio Oriente

**Hannukkà a Dubai
La festa delle luci
illumina la pace**

di **Sharon Nizza**

La sensazione di assistere a un evento non ordinario si percepisce già al check-in all'aeroporto Ben Gurion, dove è un susseguirsi di selfie sullo sfondo del monitor che indica il volo Tel Aviv-Dubai. Quando poi si sorvola l'Arabia Saudita i cambiamenti si mostrano sotto agli occhi.

a pagina 23

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.

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Mariti, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Capolavori della letteratura Disney € 10,40

NZ



L'addio a Rossi Vicenza piange il "suo" Pablito Prandelli: omaggio all'uomo, non solo al calciatore

STEFANO MANGINI - PP. 16-17



LETTERA DEL PRESIDENTE LAV

SALVIAMO GLI ANIMALI DALLA SPERIMENTAZIONE

GIANLUCA FELICETTI - P. 23



LA STAMPA



SABATO 12 DICEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 154 II N. 341 II IN ITALIA 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

LE PROVE DELLA PROCURA

Regeni, il video che accusa gli 007 egiziani

GRAZIA LONGO - P. 11



Giulio Regeni, ucciso a 28 anni

L'ANALISI

AL CAIRO CALPESTATE LEGGI E UMANITÀ

IL CORPO DI GIULIO E I NOSTRI DIRITTI

DONATELLA DI CESARE

Dovremmo forse cominciare a credere che la questione sia una subdola e inconfessabile complicità tra Stati. Una complicità, per cui l'uccisione di un cittadino può essere in fondo trascurata per un certo «interesse comune» - economico, politico, istituzionale - che viene fatto valere più o meno tacitamente. Così si spiega l'alternanza tra proclami altisonanti, con cui si promette verità, e gli esiti del tutto inconsistenti. Non si tratta di un'ambiguità morale, ma di una costitutiva doppiezza politica. La storia drammatica di Giulio Regeni ci insegna con chiarezza che il passaggio da cittadino a vita sacrificabile è molto più breve di quel che non si immagini. Ciascuno dovrebbe riflettere su questo. Non basta inquietarsi, non è sufficiente sentirsi chiamati in causa dal suo corpo orrendamente martoriato, che chiede ancora giustizia. Occorre una riflessione politica più profonda, dato che quella sorte spietata potrebbe toccare a un altro cittadino.

CONTINUA A PAGINA 11

IL GOVERNO ACCELERI, MA LE DOSI ASTRAZENECI SONO IN RITARDO. MIOZZO: PRUDENZA. PIEMONTE E LOMBARDIA "GIALLE" DA DOMANI

Speranza: vaccinazioni al via il 6 gennaio

Si parte entro la Befana con il vaccino di AstraZeneca. Ad assicurarci a «La Stampa» è il ministro della Salute, Roberto Speranza. Ma il farmaco prodotto da Oxford è in ritardo: slittano di due settimane i dati all'Agenzia europea del farmaco. Ma i problemi non finiscono qui: l'agenzia americana Fda ha richiesto un supplemento di indagini per capire come mai 2.800 volontari, sui 30mila arruolati per la sperimentazione, siano risultati protetti al 90% dal virus con mezza dose di vaccino anziché al 62% come la maggior parte che la dose l'ha avuta piena. **SERVIZI - PP. 2-5**



Ospedale di Londra: un'infermiera somministra il vaccino di Pfizer

L'APPELLO

"Basta didattica a distanza ridateci la nostra scuola"

GLI STUDENTI DELLA CLASSE 2E*

Caro direttore, siamo gli studenti della classe 2E del liceo linguistico di Mondovì. Scriviamo questa lettera per dare voce ai nostri pensieri ed esprimere il nostro volere e diritto di andare a scuola in presenza. Il motivo è semplice: ci mancano tutti i gesti quotidiani da adolescenti.

CONTINUA A PAGINA 23

L'INTERVISTA DEL LEADER DI ITALIA VIVA AL PAIS: "IL PRESIDENTE RITROVI LUCIDITÀ, ALTRIMENTI SONO PRONTO A FARLO CADERE"

Renzi sfida Conte, Pd spiazzato

Orlando risponde: "Sbagliato replicare il Papeete in salsa natalizia". Nuovo appello di Mattarella alla coesione

«Conte si scusi e ritrovi lucidità, altrimenti siamo pronti a farlo cadere». In un'intervista al País, Matteo Renzi, leader di Italia Viva attacca il premier: «Non ha il moitto, ma vuole pieni poteri come Matteo Salvini». **SERVIZI - PP. 6-7**

IL RETROSCENA

ZINGARELLI, SE CADE L'ESECUTIVO C'È SOLO IL VOTO

Il premier è in difesa Rimpasto? Parliamone

ILARIO LOMBARDO

Matteo Salvini e l'episodio del Papeete sono tornati sulla bocca di tutti. Il leader di Italia Viva Matteo Renzi ricorda l'infelice richiesta del «pieni poteri» da quel locale con il nome esotico della riviera romagnola per paragonare il leghista a Giuseppe Conte. Il vicesegretario del Pd Andrea Orlando, invece, usa lo stesso episodio per ribaltarci contro Renzi e quella irrefrenabile voglia di crisi che ritorse contro Salvini nell'estate del 2019. **-> 7**

L'INTERVISTA

Landini: "No alla task force per il Recovery"



PAOLO GRISERI

Un'ondata lunga di lavoratori sottopagati. È questa l'eredità della pandemia. Come evitarla? «Dobbia-

mo decidere adesso come intervenire. Sarebbe un grave errore aspettare la scadenza del blocco dei licenziamenti». Maurizio Landini, numero uno della Cgil, è preoccupato. **-> 9**

IL COMMENTO

L'EUROPA AVANZA MA L'UNIONE NO

STEFANO STEFANINI

L'Italia esce a testa alta dal Consiglio europeo, non solo perché incassa 209 miliardi che sono una potente boccata di ossigeno. Per la fiducia del Paese, oltre che per l'economia. **-> 23**

IL CASO

LO STATO DI DIRITTO E LA CORRUZIONE

PAOLA SEVERINO

L'accordo raggiunto dall'Europa con i Paesi sovranisti è un passo avanti nel cammino comune che l'Europa sta compiendo. L'intesa ha sbloccato il piano di finanziamenti eccezionali. **-> 23**

BUONGIORNO

Il 1991 è un anno a me molto caro. Giovanni Falcone e Paolo Borsellino sono ancora vivi. Diego Maradona gioca nel Napoli. Il presidente del Consiglio è Giulio Andreotti. A Washington c'è George Bush padre. Margaret Thatcher ha lasciato Downing Street da pochi mesi. Achille Occhetto scioglie il Pci. Alain Prost corre per la Ferrari. Riccardo Ciocian- te vince Sanremo. In Sudafrica finisce l'Apartheid. Scoppia la prima Guerra del Golfo. Luigi Di Maio ha cinque anni. Matteo Salvini va al liceo. Paolo Volponi si aggiudica il suo secondo Strega. Balla coi lupi di Kevin Costner prende sette Oscar. Sul web compare il primo sito al mondo. A capo dell'Unione sovietica c'è Mikhail Gorbaciov. Muore Freddy Mercury. Nasce il Tg4. Direttore della Stampa è il quarantenne Paolo Mieli. Al Quirinale c'è Francesco Cossiga.

Nell'altro millennio

MATTIA FELTRI

John McEnroe gioca il suo penultimo Wimbledon. Roberto Benigni esce con Johnny Stecchino. Il ct della nazionale è Azeleglio Vicini. Giovanni Spadolini è nominato senatore a vita. Nikke Jotti è presidente della Camera. Gianni Boncompagni lancia Non è la Rai. L'allenatore della Juve è Gigi Maifredi. Andrea Belotti non è ancora nato. Migliaia di albanesi sbarcano in Puglia. Gli U2 cantano One. In Italia ha il telefonino lo 0,16 per cento della popolazione. Il caffè costa 700 lire. Telepiù trasmette il primo film a pagamento, per la prima partita ci vorranno altri due anni. Apple vende il PowerBook 100 con 2-8 Mb di memoria, oggi sufficienti per meno di dieci foto. Il ministro democristiano Calogero Mannino viene accusato per la prima volta di contiguità alla mafia, ieri l'ultima definitiva assoluzione.

"PER RICOMINCIARE A VIVERE RICORDATI DI DIMENTICARE"

PAOLO MIELI

LA TERAPIA DELL'OBLIO

Rizzoli



Scopri di più
www.it.vanguard

IPO/1 DIETRO IL BOOM DELLE MATRICOLE USA **IPO/2 A MILANO TORNANO LE GRANDI QUOTAZIONI**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Scopri di più
www.it.vanguard

€ 4,20

Sabato 12 Dicembre 2020 Anno XXXIII - Numero 246 MF il quotidiano dei mercati finanziari

L'Espresso

Spedizione in A.2 art. 1 e L. 4604/DCB 16/06

INCHIESTA | 43 MANAGER SOTTO I 45 ANNI DEL FTSE MIB. CHI SONO, DOVE VOGLIONO ANDARE

Elkann e i giovani leoni di borsa

RISPARMIO La sinistra al governo vuole che Conte tassi la ricchezza. Eppure gli italiani, dalla casa ai depositi fino ai dossier titoli, fanno già lo slalom tra le aliquote

Patrimoniali nascoste

Quante sono, quanto pesano

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Chi sono i ministri che non butterete giù dalla torre? Sì, certo, è un gioco pericoloso, non solo per l'altezza della torre, ma anche per il momento delicatissimo del governo. Ma siamo alla fine dell'anno e bisogna pur tirare le somme, per capire se chi governa da parecchi mesi sia in grado o meno di portare in salvo l'Italia. Tutto ciò al netto delle polemiche.

Il primo da non buttar giù è quel ragazzo dalla faccia pulita, anche se con barba, che è a capo del ministero delle Sanità, Roberto Speranza, in quota a Leu, cioè coloro che sono rimasti più vicini al vecchio Pci. Ha 41 anni e ha mostrato di avere la serietà e la pacatezza che servirebbero sempre a chi governa. La sua serietà è stata certificata dal suo consulente, Walter Ricciar-

di, ai vertici dell'Organizzazione mondiale della sanità ma politicamente dalla parte di Carlo Calenda. «Ad aprile avevamo già il piano per la seconda ondata», ha spiegato il professor Ricciardi. «Ma poi il ministro, che ha idee chiare e precise, è andato in Consiglio dei ministri, poi ha parlato con il presidente del Consiglio e con Stato-Regioni e non si è potuto far niente». Ego, quanto è successo da settembre in poi non sarebbe successo se avessero seguito le richieste del ministro Speranza. Che ha confermato la

DOPO MUSTIER
Chi sta scegliendo il nuovo numero uno di Unicredit

AGGREGAZIONI
I prossimi poli dell'industria dopo Moncler-Stone Island



PIAZZA AFFARI
Le azioni che beneficeranno dei 209 miliardi del Recovery





AZIONARIO AMERICANO



Decisioni politiche negli Stati Uniti che fanno la storia



Decisioni di investimento negli Stati Uniti che fanno la differenza

La nostra esperienza per una visione a 360° sui mercati americani

Più di 80 anni di storia, oltre 700 mld di dollari di asset in azioni statunitensi e 99* specialisti sul campo. Sono queste le nostre credenziali che ci rendono uno dei gestori attivi nell'azionario americano tra i più grandi al mondo.

Visita il nostro Blog interamente dedicato alle elezioni USA sul nostro sito azionario-usa.it

Informazioni Importanti
Solo per clienti professionali. Non indicato per la distribuzione retail. *Dati al 30 giugno 2020. L'AM azionario US include le attività gestite da T. Rowe Price Associates, Inc. e dalle sue consociate per consulenza d'investimento. Il valore di un investimento e l'eventuale reddito da esso derivante possono aumentare o diminuire. Gli investitori possono ottenere un importo inferiore rispetto a quello investito. Prima dell'adesione leggere il prospetto ed il KIID. Questo materiale non costituisce né si prefigge di fornire una consulenza di alcun genere, si consiglia ai potenziali investitori di richiedere una consulenza legale, finanziaria e fiscale indipendente prima di assumere qualsiasi decisione di investimento. Distribuito in Italia da T. Rowe Price (Luxembourg) Management S.à r.l., 35 Boulevard du Prince Henri L-1724 Lussemburgo, autorizzata e regolamentata dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier lussemburghese. © 2020 T. Rowe Price. Tutti i diritti riservati. T. ROWE PRICE, INVEST WITH CONFIDENCE e l'immagine della pecora delle montagne rocciose sono, separatamente e/o collettivamente, marchi e marchi registrati di T. Rowe Price Group Inc. UNF: 1382121

L' intervento

Europa vs porti italiani le ragioni di un errore

di Lorenzo Forcieri * T' anto tuonò che piovvel? Questo vecchio detto può adattarsi perfettamente non solo alla attuale situazione meteorologica, ma anche alla decisione dell' Unione Europea di applicare anche alle autorità di sistema portuale l' imposta sulle imprese. Una decisione attesa e, per molti aspetti, anche scontata. Questa decisione mette in luce alcuni errori della riforma Delrio, che pensava di poter aggirare l' ostacolo posto dall' Unione Europa snaturando la natura delle autorità portuali e trasformandole in un ente burocratico, al pari degli altri Enti pubblici non economici, facendo così sostanzialmente perdere loro il carattere speciale e la peculiarità fissata nel testo originario della 84/94. Prima della legge di riforma, l' autorità portuale poteva considerarsi un soggetto certamente ibrido, ma più vicino alle realtà più avanzate del Nord Europa. Di fatto un ente pubblico economico, così come definito, tra l' altro, in una sentenza parere del Consiglio di Stato del 2008. Era questa una condizione che attribuiva alle vecchie autorità portuali quella capacità di muoversi autonomamente per promuovere e sostenere le attività portuali, renderle più efficienti e performanti, nel tentativo di recuperare efficienza per i nostri scali e traffici dai porti del Northern Range. Nei primi anni di applicazione della legge 84/94 ciò è in realtà avvenuto. Infatti, oltre ad aver recuperato le gravi perdite che le vecchie Aziende Speciali e Consorzi vari avevano accumulato, si è verificato anche un costante aumento dei traffici. Una legge che stava funzionando bene, quindi, e che avrebbe dovuto essere aggiornata, a mio avviso con il riconoscimento di una maggiore autonomia e non stravolta, per di più nella direzione sbagliata. Perché si è agito in questo modo? Ho sempre ritenuto che i motivi fossero più d' uno: la difficoltà e, in alcuni casi, l' impossibilità di molti porti, soprattutto del Sud, a sostenere il confronto e reggere il passo con i porti dell' alto Tirreno e dell' alto Adriatico senza supporti pubblici; la volontà di ricondurre le autorità portuali sotto una più diretta gestione ministeriale, definendo centralmente, il più delle volte su basi politico-clientelari, la destinazione delle risorse e degli investimenti. Si è cioè avuto paura di cosa potessero significare una vera autonomia ed un vero decentramento amministrativo. In sostanza, si è avuto paura del mercato e delle sue scelte. In questo contesto, ho sempre pensato che la questione europea fosse solo un pretesto per portare avanti più che una riforma, una controriforma del settore. Così, come giustamente qualcuno ha affermato, oltre al danno per le autorità portuali - di aver perso le loro specificità, autonomia, capacità di agire con efficacia per lo sviluppo del porto - anche la beffa di dover comunque pagare le tasse! Senza entrare più di tanto nel merito, a mio giudizio la decisione dell' Unione Europea non è così devastante per le sorti della nostra portualità, come il susseguirsi di dichiarazioni allarmistiche di questi giorni lascerebbe pensare. Intanto per il termine entro cui il Governo deve adeguarsi, fissato al Primo Gennaio 2022, che lascia margini di trattativa che mi sembra la ministra De Micheli stia tentando di utilizzare al meglio, poi per la possibilità rimasta intatta di "realizzare gli investimenti infrastrutturali che non sarebbero possibili senza l' intervento pubblico". (La diga di Genova mi sembra l' esempio più lampante, ma ce ne sono molti altri). A questo punto dovremmo cogliere l' occasione per rivedere la riforma del 2016, nel senso di diminuire



La Repubblica (ed. Genova)

Primo Piano

e non accrescere vincoli e balzelli; riconoscere le autorità di sistema portuale come enti pubblici economici e liberare le tante potenzialità delle realtà più dinamiche e competitive, non costringendo tutti a viaggiare alla velocità del vagone più lento: non è così che si fanno gli interessi del Paese e neppure delle realtà che si pensa di difendere che, al contrario, da una sana competizione, fatta non sulle tariffe, ma sulla qualità dei servizi e prestazioni che si è in grado di offrire, potranno trovare gli stimoli per accrescere la loro efficienza, contribuendo così all' aumento della competitività del nostro sistema portuale e dell' intero Paese. * ex presidente autorità portuale della Spezia © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ue: tassa porti; Duci, Ultima chiamata, no a Corte giustizia

Subito risposta, non chiedono di privatizzare gli scali

(ANSA) - GENOVA, 11 DIC - "L' Unione europea non ci sta dicendo che dobbiamo privatizzare i porti, ma che anche se sono pubblici le attività economiche devono essere tassate. Su questo punto l' Italia non è difendibile. E non pensiamo di portare la questione davanti alla Corte di Giustizia perché non vinceremmo". Gian Enzo Duci, fino a ieri presidente di Federagenti, spiega così il suo punto di vista sul dibattito in corso dopo l' ingiunzione dell' Europa che chiede all' Italia di abolire l' esenzione dall' imposta sulle imprese concessa ai porti per i profitti che ricavano da attività economiche, come le concessioni. "L' Italia deve rispondere in maniera coerente alla domanda che arriva dall' Europa e definire quale è l' attività economica delle Autorità di sistema portuali e quali sono i costi e ricavi relativi. E avere il regolamento nazionale sulle concessioni, che manca da quando è stata emanata la legge sui porti nel 1994, consentirebbe di avere un quadro più semplice - spiega Duci -. Perché identificherebbe quali sono le modalità con cui deve essere calcolato il canone di concessione e quindi le entrate, i ricavi e i costi in modo chiaro". E' vero che l' Ue ha usato "occhiali nordeuropei" per guardare la questione, cioè ha deciso di applicare in Italia un sistema nato per gli scali nordeuropei che sono spa. "Ma nel momento in cui ha stabilito che l' attività economica è il criterio, il fatto che le Adsp siano enti pubblici non è una giustificazione per la mancata tassazione" argomenta Duci. (ANSA).



Gian Enzo Duci sulla tassazione dei porti

Redazione

LIVORNO Gian Enzo Duci, da poco vice-presidente di Confrasporto, ci dà la sua visione sul tema della tassazione dei porti, dopo le richieste avanzate dall'Unione europea. Su cosa ricadrebbero le tasse, quali attività sarebbero interessate, cosa potrebbe succedere adesso dopo un provvedimento che non arriva come fulmine a ciel sereno? Con il dottor Duci si guarda anche all'opportunità offerta ai porti europei all'interno del mercato mondiale, in particolare quello che vede come protagonista la Cina.



il commiato del segretario generale

Le concessioni in Porto mancano il poker Via libera da tre imprese, non MarterNeri

Midolini, Cetal e Compagnia portuale accettano lo schema di Sommariva ma il nodo è sul mancato aumento dei traffici

GIULIO GARAU

Manca soltanto l'ok di un'impresa tra le quattro che hanno fatto domanda per una concessione in porto per i prossimi 12 anni. Midolini, Cetal e Compagnia portuale hanno già detto di sì allo schema di distribuzione delle aree proposte dall'**Autorità di sistema**, MarterNeri ha chiesto ancora alcuni giorni per una riflessione. Nella riorganizzazione ha perso 2 magazzini (a favore della Compagnia portuale) su 6, ma ha mantenuto 7 tettoie. Il nodo vero è che la torta è sempre quella, non c'è alcun aumento dei traffici, prima erano in tre a spartirsela (Cetal con le automobili, Midolini con i suoi traffici) visto che MarterNeri lavorava in sinergia con la Compagnia portuale (una metteva traffici, l'altra personale e lavoro in banchina). Ora ognuno deve essere autonomo con i propri traffici, il proprio personale, le proprie attrezzature: e la torta rischia di non bastare per tutti. Tra le ipotesi anche quella di un ritorno alle sinergie o addirittura a un accordo di vendita. È ancora in corso un'operazione finanziaria, ma non si sa come e se si concluderà in maniera positiva. Per intanto c'è tempo fino al 15 per il closing, ma se serviranno altri giorni per chiudere non ci saranno problemi. Il

segretario generale uscente dell'Authority, Mario Sommariva, che tra una ventina di giorni o forse prima sarà già alla guida del porto di La Spezia (tanto per avere un'idea fa il doppio dei container del porto di Trieste) si dice «fiducioso» della conclusione positiva. E intanto lascia in eredità una riorganizzazione che sarà epocale per Portorosega, uno scalo nazionale con operatori portuali che da imprese diventano terminalisti dando pieno compimento alla legge 84/94 sui porti di cui lo stesso Sommariva è stato uno dei principali ideatori. «Noi abbiamo definito un assetto che garantisce a tutte le imprese di svolgere le loro attività assicurando il massimo della competitività e dell'efficienza e questo è l'assetto per garantire a ciascuno una piena operatività» ha detto ieri Sommariva, quasi un discorso di commiato, durante una conferenza stampa organizzata dal sindaco Anna Cisint in municipio. E Cisint, ribadendo che «per l'amministrazione comunale il porto è la punta di diamante dell'economia del mare di Monfalcone che servirà per fare punti di Pil e dare occupazione» ha lanciato ancora una volta un monito alle imprese che trovano davanti un'opportunità straordinaria per crescere: «Non sarà permessa alcuna strumentalizzazione a spese dei lavoratori». Una questione ribadita anche nella riunione tra sindaco e lo stesso Sommariva (in forma virtuale) con i capogruppo in Consiglio comunale. E poi anche con i sindacati: in municipio sono arrivati anche Sasa Culev della Filt-Cgil, Giulio Germani della Fit-Cisl, Marco Rebez di Uiltrasporti e Giovanni Falanga dell'Ugl. «Un incontro che definisco positivo finalmente - ha commentato Culev - perché ha permesso di fare luce su alcuni nodi. Intanto giudichiamo la distribuzione delle aree fatte dall'Authority equilibrata, tutte le aziende hanno i loro spazi. La seconda questione è che abbiamo avuto assicurazioni sulla stabilizzazione dei 15 dipendenti interinali. Abbiamo preteso però dall'Authority che il segretario non se ne andrà via senza aver prima indicato un punto di riferimento per Portorosega. Manca da risolvere ancora il nodo di Logica, l'azienda di movimentazione dei carri ferroviari in porto». L'**Autorità di sistema** portuale preme per riportare equilibrio e normalità del clima in porto e terrà



gli occhi puntati soprattutto sull' organizzazione del lavoro che deve essere conclusa: «Non è possibile ora vedere che c' è gente in cassa-integrazione e al tempo stesso maestranze dell'



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

articolo 17 (manodopera usata per i picchi di lavoro) che non riescono a coprire tutti i turni di lavoro». Per il sindaco Cisint non sarà affatto facile affrontare il resto del percorso senza più Sommariva: «Abbiamo fatto un grande tratto di strada assieme, ringrazio il segretario per quello che ha fatto e mi rendo conto che non sarà affatto una passeggiata sostituirlo in **Autorità** di **sistema**. Portorosegna è uno scalo che deve essere seguito come merita soprattutto adesso in fase di riorganizzazione e decollo. C'è un'ottima intesa con il presidente Zeno D'Agostino, sono convinta che continueremo il lavoro con altrettanto impegno». Il sindaco Cisint spinge per aprire prima possibile la fase dello sviluppo dei traffici e dell'occupazione nello scalo e quella della collaborazione con Trieste. «Monfalcone è complementare a Trieste, lì ci sono i fondali, qui ci sono gli spazi e la vicinanza all'autostrada e alla ferrovia dà una marcia logistica in più a Portorosega». Ed è soprattutto alla ferrovia che il sindaco guarda con attenzione: «Abbiamo bisogno di un **sistema** ferroviario che funzioni di più con più convogli sui binari». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Zavattin: "Noi piloti siamo l'occhio vigile dei porti. Ma siamo pochi" / L'intervista

Redazione

Trieste - La ripresa c'è "perchè ad ottobre i numeri sono stati buoni", ma il segno negativo della prima parte dell'anno è stato duro da digerire: "Lo abbiamo visto con i nostri occhi: abbiamo segnato -30% rispetto all'anno scorso". Cristiano Zavattin, Capo pilota corporazione piloti del **Porto** di **Trieste**, è il protagonista dell'intervista del direttore di ShipMag Vito del Ceglia. Il rapporto tra Venezia e **Trieste** è uno dei capitoli della video intervista disponibile in fondo al questo articolo, e per Zavattin le due città, sul fronte delle crociere e del traffico passeggeri "sono complementari. Ora Venezia si sta accorgendo di cosa voglia dire non avere più i crocieristi". C'è anche una riflessione dedicata alla professione. Zavattin fa parte di Fedepiloti e spiega: "I piloti in Italia sono pochi e sono giocoforza legati al numero chiuso dei piloti nei porti. Ad esempio a **Trieste** se nella squadra ne manca, e noi siamo in totale 12, è chiaro che siamo in difficoltà". E ancora: "La nostra figura è fondamentale nei porti: suggeriamo la manovra al comandante, ma siamo anche e soprattutto l'occhio vigile della capitaneria. Siamo i primi a salire a bordo di una nave". Manca attenzione alla professione da parte del governo: "Fedepiloti sta facendo di tutto per risolvere i problemi. Se a Roma ci fosse più sensibilità, credo potremmo rapidamente ridurre il problema dell'ampliamento del numero".



Zavattin: "Noi piloti siamo l'occhio vigile dei porti. Ma siamo pochi" / L'intervista

11 DICEMBRE 2020 - Redazione



Trieste - La ripresa c'è "perchè ad ottobre i numeri sono stati buoni", ma il segno negativo della prima parte dell'anno è stato duro da digerire: "Lo abbiamo visto con i nostri occhi: abbiamo segnato -30% rispetto all'anno scorso".

Cristiano Zavattin, Capo pilota corporazione piloti del Porto di Trieste, è il protagonista dell'intervista del direttore di ShipMag Vito del Ceglia.

Il rapporto tra Venezia e Trieste è uno dei capitoli della video intervista disponibile in fondo al questo articolo, e per Zavattin le due città, sul fronte delle crociere e del traffico passeggeri "sono complementari. Ora Venezia si sta accorgendo di cosa voglia dire non avere più i crocieristi".

C'è anche una riflessione dedicata alla professione. Zavattin fa parte di Fedepiloti e spiega: "I piloti in Italia sono pochi e sono giocoforza legati al numero chiuso dei piloti nei porti. Ad esempio a Trieste se nella squadra ne manca, e noi siamo in totale 12, è chiaro che siamo in

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Il Piccolo

Trieste

autorità portuale di trieste e pordenonelegge

Manzon, Heinichen, Roveredo e Rumiz: un libro a Natale

Da oggi al 3 gennaio quattro incontri con gli scrittori e altrettanti autori a loro cari Girati nel Porto vanno on line su YouTube e canali social

TRIESTE Ti porto un libro: una promessa che è già "cura". È condivisione e scambio di emozioni, capacità di alimentare l'immaginario, i desideri, le visioni di futuro. Ti porto un libro è il dono digitale che hanno in serbo quest'anno l' **Autorità Portuale** di Trieste con Fondazione Pordenonelegge: alle soglie di un Natale che non è come lo avremmo desiderato - e che a tutti richiede non solo resilienza, ma anche la capacità di proiettarci verso un domani più accogliente - arrivano sui canali social e YouTube del Porto e di pordenonelegge quattro brevi incontri speciali. Quattro autori - Federica Manzon, Veit Heinichen, Pino Roveredo, Paolo Rumiz - intervengono per tutto il periodo delle festività in arrivo, da domani al 3 gennaio, tutte le domeniche in streaming alle 18, con parole e suggestioni che arrivano da storie immortali: quelle di Joseph Conrad, Scipio Slataper, Ernest Hemingway ed Herman Melville, racchiuse in quattro capolavori da riscoprire e rileggere. "La linea d'ombra", "Il mio Carso", "Il vecchio e il mare" e "Moby Dick" regaleranno parole fuori dal tempo: storie che permettono di pensare, di «immaginare e viaggiare con la mente - dicono gli organizzatori -, in attesa di riprendere a farlo realmente, in sicurezza, quando potremo riappropriarci di un futuro libero dalla pandemia». Appuntamento, per cominciare, domani alle 18 con il video-racconto di Federica Manzon che, «nella giornata di Santa Lucia - dicono ancora gli organizzatori - così cara ai bambini e foriera di speranze luminose, guiderà ad attraversare "La linea d'ombra" che richiede tenacia, abnegazione, capacità di immaginare un futuro». Il capolavoro di Joseph Conrad perché, spiega Federica Manzon, «la letteratura è per noi sempre un grande viaggio, un porto sicuro dove rientriamo avendo ritrovato qualche piccola parte di noi che avevamo perso per strada o dimenticato». Domenica 20 dicembre, proprio sotto l'albero, nell'incontro virtuale con lo scrittore tedesco Veit Heinichen - triestino di adozione da molti decenni - si parla di un'opera cardine del panorama letterario triestino, "Il mio Carso" di Scipio Slataper, «perché - osserva l'autore - i veri viaggi si fanno nella testa». Fra Natale e Capodanno, domenica 27 dicembre, sempre alle 18, ci saranno, sempre in streaming, le parole di Pino Roveredo, con la lettura di passaggi chiave de "Il vecchio e il mare", di Ernest Hemingway. Domenica 3 gennaio tocca allo scrittore e giornalista Paolo Rumiz, osservatore fra i più attenti e profondi della "faglia" umana e storica della Trieste centro-europea. Rumiz parlerà dei mari tempestosi del "Moby Dick" di Herman Melville, per «guardare - dice - a nuove stagioni, per divorare mari di pagine ed esplorare, grazie ai libri, l'energia segreta della parola». --



Pnlegge e Porto Trieste insieme per 'Ti porto un libro'

Rumiz, Manzoni, Roveredo, Heinichen in video leggono autori di mare

(ANSA) - TRIESTE, 11 DIC - "Ti porto un libro". E a portarlo sono Paolo Rumiz, Federica Manzoni, Veit Heinichen, Pino Roveredo, quattro grandi voci della letteratura legate alla città di Trieste e al suo porto. E' infatti l' **Autorità Portuale** di Trieste che, insieme alla Fondazione Pordenonelegge, ha confezionato un dono digitale culturale. Dal 13 dicembre al 3 gennaio, tutte le domeniche, alle 18, uno per puntata i quattro autori saranno protagonisti di altrettanti video-racconti, girati in location inaccessibili a chi non opera all'interno dell' area **portuale**. Rumiz, Manzoni, Heinichen e Roveredo sui canali social e YouTube del Porto e di pordenonelegge consiglieranno una storia, un libro, leggendone un brano. Così Federica Manzoni esordirà, domenica 13 dicembre, con "La linea d' ombra" di Joseph Conrad; Veit Heinichen proseguirà con gli scritti Scipio Slataper da "Il mio Carso"; Pino Roveredo tratteggerà i personaggi de "Il vecchio e il mare" di Ernest Hemingway e Paolo Rumiz navigherà sulle onde del "Moby Dick" di Herman Melville. L'ambizione è molto chiara: "Grazie ai libri, non smettiamo mai di esplorare l'energia segreta della parola". (ANSA).



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la nuova governance

Miani, nomina effettiva decade anche Ossola Autorità, il totonomi

A.V.

Da un commissario a un altro. Il Consorzio Venezia Nuova cambia guida, in attesa della sua liquidazione prevista per il 31 dicembre 2021, data della fine lavori del Mose. L'obiettivo per cui era stato creato con legge e concessione unica nel 1984. La ministra dei Trasporti Paola De Micheli ha firmato il 19 novembre scorso la nomina di Massimo Miani, commercialista veneziano, a commissario liquidatore. L'atto era stato inviato alla Corte dei Conti, che però lo ha rispedito al ministero, dichiarandosi incompetente a dare un parere. Spedito anche al prefetto di Roma, che ha firmato la nomina dei due amministratori straordinari indicati dall'Anac nel 2014, dopo gli arresti e lo scandalo del Mose. Ma anche dal prefetto non è arrivata una presa di posizione. Dunque, la nomina è effettiva dal 19 novembre. E in base all'articolo 95 del decreto «al momento dell'insediamento decadono tutti i vertici delle società». Non hanno più alcun titolo dunque i due amministratori straordinari che hanno governato il Consorzio e la società Comar dal 2015 ad oggi. L'Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo si è dimesso un mese fa. L'ingegnere Francesco Ossola è ancora al suo posto, e ha assunto il ruolo di direttore dei lavori. Nei giorni scorsi Miani ha presieduto il primo vertice con Spitz, Zincone e i dirigenti delle società del Consorzio, Thetis e Comar. Si attende ora la nomina del presidente per la nuova **Autorità** della laguna. Accanto a Spitz spuntano i nomi di Amerigo Restucci, Cinzia Zincone - indicata come commissario dell'**Autorità portuale** - e Francesco Sorrentino, dirigente del Provveditorato. --A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le conseguenze dell' entrata in funzione del mose

Porto chiuso per più di 40 ore navi ferme in mare e ai terminal

La chiusura di Malamocco impedisce la navigazione sul canale dei Petroli Operatori e lavoratori molto preoccupati. «Senza conca andrà sempre peggio»

GIANNI FAVARATO

Porto in affanno per oltre quaranta ore con le barriere del Mose alzate, in pochi giorni, e decine di navi costrette ad aspettare in rada o nei terminal. L' allarme è massimo nella comunità portuale per gli effetti "collaterali", sempre più pesanti, dell' entrata in funzione del Mose, senza la conca di navigazione. Se da una lato assicura la salvaguardia di **Venezia** dalle acque alte, dall' altro costringe decine di navi mercantili e traghetti a lunghe attese o cambiamenti di rotta, con aumenti insostenibili di costi per la compagnie marittime e degli stessi terminalisti per le chiamate dal lavoro dei portuali, addetti allo scarico e carico delle navi, che poi non possono operare a causa del Mose. Ieri, appena le barriere mobili si sono momentaneamente abbassate sono entrate con un forte ritardo due navi porta container di Msc che avrebbero dovuto entrare nella notte. E per oggi le previsioni non sono migliori, con 7 arrivi di navi mercantili e otto partenze delle quali almeno 5 dovrebbero ricadere nella fascia oraria di operatività del Mose. A risentirne sono anche le navi del servizio shuttle della cinese Cosco Shipping che fanno la spola tra il **porto** del Pireo e quelli dell' Alto Adriatico, costrette all' ancora, fuori del **porto**, finché le barriere non vengono abbassate. E ci sono già le prime disdette delle compagnie marittime delle preventivate "toccate" nel **porto** di **Venezia**, con il rischio sempre più concreto di non poter recuperare i traffici perduti a causa della decisione di Cosco di cancellare il servizio diretto con il Pireo, per l' insufficiente pescaggio del canale dei Petroli, quello che dalla bocca di Malamocco permette di accedere a tutti i terminal portuali. Negli ultimi giorni, caratterizzati per la prima volta dall' entrata in funzione del Mose praticamente quasi ogni giorno, il Provveditorato al **Porto** e la Capitaneria, su sollecitazione dell' Autorità di Sistema Portuale e della comunità di operatori del **porto**, ha abbassato le barriere di Malamocco per qualche ora due volte, ma non è bastato e i danni per i traffici, stando a sentire gli operatori, ci sono stati lo stesso. Non meno preoccupati sono i sindacati dei lavoratori portuali, molti dei quali sono in cassa integrazione. «Noi lo denunciavamo da tempo, perfino con uno sciopero generale, che saremo arrivati a questa situazione drammatica», dice Renzo Varagnolo, segretario generale dei portuali della Cgil veneziana. «Senza un **porto** davvero regolato e senza le conche di navigazione funzionanti andrà sempre peggio». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Venezia

Col MoSE attivo le navi si bloccano Serve una conca

Venezia. Il MoSE di Venezia, il sistema di barriere per evitare l'acqua alta in città -che stavolta si è attivato in ritardo- sta creando non pochi problemi al traffico mercantile. Lo spiega Pino Musolino, commissario dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale - segue in ultima pagina

Bollettino Avvisatore Marittimo
L'11 dicembre 2020
1194
www.avvisatoremarittimo.it
ANNO LXXVII - N. 48
12 DICEMBRE 2020

Col MoSE attivo le navi si bloccano "Serve una conca"

Campania, piccola ripresa
Tra luglio e settembre il porto è stato 7,8 per cento dopo essere sceso dal 12 nel primo semestre. Nel primo nove mesi, contatore in calo del 2,4 per cento a 726 mila TEU. Restano sotto paragono i volumi. Minuscola il movimento passeggeri

L'armata dell'Adsp

2 miliardi di spese al 2022

Genova, in soli tre anni programmazione super

Rapporto UNCTAD, commercio globale non cala così tanto

Milano-Rotterdam, a gennaio Hannibal avvia trisettimanale

Arrivi & Partenze: Napoli (3-6) - Salerno (9-12) - Giola Tauro (12-13)



Bollettino Avvisatore Marittimo

Venezia

MoSE blocca le navi

nale. «Purtroppo si sta realizzando tutto quello che avavamo previsto negli ultimi anni: senza una conca di navigazione funzionante che permetta alle navi di entrare ed uscire nella laguna anche con le barriere del MoSE sollevate i porti di Venezia e Chioggia non possono resistere a lungo e sono destinati a perdere competitività e, di conseguenza, commesse e occupazione». Mercoledì mattina nel porto di Venezia c'erano 8 navi ferme in rada e 9 in laguna in attesa di uscire. Giovedì sono state circa una decina quelle che hanno dovuto modificare i propri orari per evitare di rimanere ferme. «Alcune soluzioni -continua Musolino- le abbiamo anche prospettate e depositate da tempo, come la necessità di realizzare ed istituire il cosiddetto porto regolato e la evidente necessità di sistemare al più presto la conca di navigazione, magari riadattandola anche a banchina ad alti fondali. Inoltre, sebbene sia comprensibile che in questa prima fase ancora sperimentale di utilizzo del MoSE si stia dando priorità alla sicurezza e al buon funzionamento del sistema e delle procedure, è urgente che si strutturi una cabina di regia dove l'AdSP dovrà avere necessariamente un ruolo che possa avere una visione complessiva di tutti i processi, in modo tale da gestire in efficienza anche i traffici portuali».

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 88 - 12-12-2020

DALLA PRIMA PAGINA

MoSE blocca le navi

MoSE blocca le navi. Un sistema di barriere mobile che impedisce il passaggio delle navi nella laguna di Venezia e Chioggia. Il sistema è stato attivato per la prima volta il 12 dicembre 2020. Le navi sono ferme in rada e in laguna in attesa di uscire. Il sistema è stato attivato per la prima volta il 12 dicembre 2020. Le navi sono ferme in rada e in laguna in attesa di uscire.

Genova impor...

Genova impor... un sistema di barriere mobile che impedisce il passaggio delle navi nella laguna di Venezia e Chioggia. Il sistema è stato attivato per la prima volta il 12 dicembre 2020. Le navi sono ferme in rada e in laguna in attesa di uscire.

Cassa Craxide Franchino

Cassa Craxide Franchino... un sistema di barriere mobile che impedisce il passaggio delle navi nella laguna di Venezia e Chioggia. Il sistema è stato attivato per la prima volta il 12 dicembre 2020. Le navi sono ferme in rada e in laguna in attesa di uscire.

Giulia Tucci

Giulia Tucci... un sistema di barriere mobile che impedisce il passaggio delle navi nella laguna di Venezia e Chioggia. Il sistema è stato attivato per la prima volta il 12 dicembre 2020. Le navi sono ferme in rada e in laguna in attesa di uscire.

GRIMALDI GROUP

SERVIZIO GLOBALE Nord America-Mediterraneo-Madagascar

SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTONDE
PHILBERT GARDIO, SPERDIL GARDIO

SARONNO MARITTIMA SPINELLI SRL +39 019 872275 maritimasp@grimaldi.com	CHIANCACCIA ATLANTICA CONTINENTALI SRL +39 076 37823 atlantica@grimaldi.com	LEGNANO S. G. MARCONI +39 046 8001 legnanos@grimaldi.com
--	--	---

TRINERARI ED INFO: www.grimaldi.com | maritimasp@grimaldi.com



Crociere, il grande freddo il virus spegne il business

Nel 2020 i passeggeri saranno 150mila. Nel 2019 erano stati 1,350 milioni. L'ad Monzani: La ripartenza a Pasqua. Il terminal all'Hennebique? Sì, ma è necessario intervenire sul Ponte dei Mille. E il 16 lascia Genova la Scarlet Lady

di Massimo Minella Il virus spegne il business che non aveva mai conosciuto crisi, quello delle crociere. I giganti del mare fermati dal nemico invisibile, bloccati a marzo quando la prima onda ha cancellato praticamente tutto, costretti a un nuovo stop, dopo la ripartenza di fine estate. Proprio le crociere avevano fatto leva sui rigidissimi protocolli sanitari a bordo per non fermare la loro attività, presentandosi al mercato come le uniche "zone verdi" del Paese. Il dpcm di fine dicembre ha invece nuovamente azzerato tutto. Anche se non si è ancora chiuso, il 2020 è di fatto già finito, visto che nulla si sposterà per turismo via mare sicuramente fino a gennaio. I dati sono quindi già cristallizzati e per **Genova**, così come per tutti gli altri porti, sono i peggiori che si possano immaginare. L'anno, infatti, si chiuderà con 150mila passeggeri, contro il milione e 350mila dello scorso anno. Una picchiata che non ha quasi senso leggere in forma percentuale, visto che l'operatività è stata di fatto circoscritta al primo bimestre dell'anno, poi stoppata fino alla seconda metà d'agosto, ripresa in forma molto lieve e nuovamente fermata a dicembre. A riassumere tutto quanto, forse, basterebbe una fotografia, quella della "Scarlet Lady", prima di quattro navi gemelle ordinate al cantiere di Sestri Ponente della Fincantieri. La nave da crociera con lo scafo dipinto di rosso, firmata per la Virgin Voyages di Sir Richard Branson, ha patito una congiuntura astrale che parrebbe difficile superare in negativo. Consegnata a febbraio, è stata bloccata poco prima dell'inizio delle sue crociere previste nei Caraibi. Riportata in Italia in attesa della ripartenza estiva, ha completato alcune specifiche concordate con il cantiere, ma è nuovamente rimasta ferma, aspettando l'autunno. In attesa di una partenza che non è mai arrivata, la signora scarlatta ha potuto soltanto muoversi di qualche miglio, fra il **porto** di **Genova** e il mare. Ora si prepara a dare l'addio definitivo alla Lanterna, che lascerà il 16 dicembre. Non si sa ancora quale **porto** potrà accoglierla o se sceglierà di restare in qualche rada, rientrando solo per fare rifornimento e cambusa. « Ci apprestiamo a chiudere un anno davvero disastroso sotto tutti i punti di vista - commenta l'ad di Stazioni Marittime Edoardo Monzani - L'emergenza sanitaria ha finito per trascinare con sé l'economia, com'era scontato che fosse. Ripartiamo quindi dai 150mila passeggeri del 2020, ma con ottimismo. Confidiamo nella ripartenza con la primavera, a cominciare dalla Pasqua. Quando si potrà ripartire, l'offerta delle crociere confermerà la sua forza commerciale, che fa sempre leva sul rapporto qualità- prezzo, ma ora aggiunge il rispetto dei più rigidi parametri sanitari dal punto di vista della sicurezza a bordo e a terra ». Monzani dà quindi appuntamento al secondo trimestre del 2021 per cominciare la risalita, con l'obiettivo di chiudere l'anno a quota 950mila. «Avremo sempre Msc che ha qui il suo home port e la conferma di una nave di Costa - aggiunge il manager - Il nuovo terminal all'Hennebique? Sarebbe eccellente, ma si può realizzare solo a condizione di intervenire sul Ponte dei Mille di Levante per garantire l'accosto a una grande nave da crociera che potrebbe così sfruttare al meglio la calata Santa Limbania e l'accesso al nuovo terminal, posizionato proprio all'Hennebique». Rispetto alle crociere resiste invece meglio nel 2020 il settore dei traghetti, grazie a un'estate di movimenti comunque significativi per le isole. L'anno si chiude infatti a 1,1 milioni di passeggeri,



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

contro i 2 del 2019. Nel 2021 le previsioni parlano di 1,5, con l' incognita di Tirrenia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

In attesa dell' " unione" con il waterfront di levante e nell' anno del Covid diventa difficile avere delle certezze sul futuro di un' area vitale

Il fronte mare che trasformò la città ora affronta una seconda svolta

Quanto i genovesi tengano al Porto Antico, la piazza sul mare mai esistita nel cuore di Genova, regalata dal progetto di Renzo Piano per l' Expò colombiana del 1992, e diventata in quasi trent' anni anche un luogo simbolico di un nuovo sviluppo della città, lo dimostrano le oltre 11 mila firme raccolte dalla petizione online " Giù le mani dalla De Amicis" e la preoccupazione per la ventilata riduzione degli spazi della Biblioteca per bambini e ragazzi, dopo l' articolo di Repubblica, e una possibile rivisitazione della Città dei Bambini. E, mentre il sindaco Marco Bucci presenta un progetto di risanamento del Centro Storico sia sotto il profilo urbanistico che sociale, il Porto Antico rischia di restare ai margini di questa progettualità. O meglio, se - come si legge nell' intervista in questa pagina a Mauro Ferrando presidente della Porto Antico Spa - il futuro dell' area andrà visto in correlazione con il **sistema** del waterfront di levante, rischia di essere più forte la già tante volte segnalata cesura con il Centro Storico, con piazza Caricamento a fare da vero e proprio confine. La discussione, urbanistica e sociale, che a questo punto si impone per il futuro progettuale dell' area centrale della città, non può che partire dalla trasformazione della società di gestione dell' area, tra l' altro a poco più di due settimane dalla scomparsa di Renato Picco, il manager pubblico nominato a capo della Spa, che dalla metà degli anni '90 aveva ideato, d' intesa con il Comune, quell' insieme di funzioni che hanno portato gli oltre 130 mila metri quadrati dell' area - 71.000 mq di superficie coperta e 59.000 all' aperto - a diventare il motore della nuova attrattività turistica cittadina, garantendo peraltro spazi ampi di socialità e la crescita del polo ludico- educativo. La Spa era nata da un' intuizione importante: una società pubblica che potesse però operare in maniera privatistica, amministrando quindi risorse proprie su un' area in concessione del Comune. La filosofia societaria prevedeva anche che il canone da pagare al Comune dovesse essere il 50% dell' utile dell' anno precedente, in modo da usare il resto per la manutenzione e lo sviluppo dell' area stessa. Questo ha dato anche il via ad una serie di partnership tra pubblico e privato - dalla Costa Edutainment con la gestione dell' Acquario e del Galata Museo del Mare, a tutti gli altri - che ha permesso tanti interventi a favore della collettività, come gli spettacoli estivi, sostenuti in parte economicamente dalla società stessa. Nel 2019, con l' acquisizione dalla Fiera di Genova dei rami d' azienda delle fiere e della darsena, si è ampliata l' operatività della società: ma i fondi a disposizione per l' area stessa sono ovviamente meno. E in attesa dell' " unione" con il waterfront, e nell' anno del Covid, difficile chiedere certezze: ma i quattro soci (Comune al 54%, Camera di Commercio al 27,7, Filse in rappresentanza della Regione al 14,6 e infine l' **Autorità** di **sistema** Portuale al 3,6) devono ragionare sul futuro. - d.al. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' intervista La Città dei Bambini non è andata bene economicamente, la mia idea è rivederla e migliorarla

Ferrando: "La Porto Antico cambierà, ma la biblioteca De Amicis resterà dov' è"

di Donatella Alfonso Non c' è, almeno al momento, un progetto preciso per il futuro del Porto Antico: perché l' intera area è legata al disegno complessivo di quello che sarà il waterfront di levante, dice Mauro Ferrando, l' avvocato civilista da quasi un anno e mezzo alla guida della Porto Antico Spa. Ma, spiega, di certo il motore dello sviluppo dell' area dovrà essere il Centro congressi, legato anche a iniziative fieristiche. Incerto, invece, il destino di Porta Siberia, orfana del Museo Luzzati e con utilizzi saltuari: la parola tocca al Comune. Di sicuro, dice Ferrando, la polemica sul "taglio" alla De Amicis non ha più senso. Perché, spiega, «tanti ci chiedono spazi, ma quello della Biblioteca non è in discussione». Avvocato Ferrando, il Porto Antico cambia, alcune realtà chiudono, mancano idee nuove. C' è un progetto? «Se mi chiede se si parte da un progetto chiaro e se ne discende con atti precisi, no. Per molti anni il Porto Antico è stato un college inglese, un posto molto lineare, tutto preciso e ben codificato. Ora si è unita un' altra parte, cioè la Fiera, che veniva da grandi successi ed era in profondissima crisi. Nell' amalgamare le due parti in un' unica società abbiamo messo insieme quelli con il vestitino in ordine e gli scavezzacollo, per usare un' espressione romanzata. La nuova società quindi determina una vita differente rispetto al passato, quando gestiva un luogo bello e innovativo anche con fermenti culturali e sociali. Adesso pensiamo anche alla parte fieristica, davvero unica, trasformata dal waterfront di levante, con tante aree ricoperte dall' acqua e altre che saranno le darsene del nuovo canale». Quindi: la Porto Antico Spa non va più pensata come la società che si occupa dell' area storica? «Non è più "solo" la società del Porto Antico, ma "anche": rimane la filosofia di fondo della nautica, il mare, il centro congressi che deve diventare il migliore d' Italia, perché ne ha tutti i numeri. Uno spazio con offerte diverse, e la sua anima pubblica di interlocutore privilegiati per cosa rappresenta la socialità a Genova. Un esempio: l' Acquario e Eatly sono due grandi punti di attrazione, ma sulle Darsene ho intenzione di fare molte cose». Però il Porto Antico ha sempre avuto, tra le sue peculiarità, la destinazione ludico-educativa. **Il rischio di tagliare 700 metri quadri della biblioteca De Amicis per far insediare una società di shipping ha creato allarme. Non c' erano altri spazi da concedere?** «Il problema non esiste, quel modulo rimane alla De Amicis. Abbiamo molte richieste e qualcuno ha ipotizzato una decisione del genere, ma non c' è nulla di concreto. Non si farà nulla. La De Amicis rimane dov' è. La Città dei Bambini avevo voluto riaprirla io a giugno perché mi sembrava un bel messaggio dopo il lockdown, non è andata bene dal punto di vista economico, ma resta, benchè adesso sia di nuovo chiusa, per me molto importante: la mia idea è rivederla e migliorarla, il problema è che resta sempre un po' la stessa: la riapriremo spero in modo più interessante». **Il Museo Nazionale dell' Antartide chiuso da tempo, il Luzzati a Porta Siberia smontato, la struttura**



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

storica utilizzata solo in modo casuale, anche l' infopoint sul Ponte è durato poco e ora ospita il centro tamponi della Asl: non le pare uno spreco? «Quando sono arrivato io, il Luzzati era già chiuso, il momento storico era quello del Ponte, la società "Per Genova" ha studiato i contenuti, li ha allestiti, poi hanno deciso che il gioco era finito: secondo me poteva diventare permanente, e ben pubblicizzato, cosa che non si è fatta. Ora valuteremo il da farsi, lo deciderà il Comune, gli altri soci. Siamo in una fase di rivisitazione, ma manteniamo fermo il nostro dna, non abiuriamo alle nostre vocazioni ma troviamo uno spazio più moderno per una Spa figlia di quattro soci: finora tutti i consigli d' amministrazione sono finiti all' unanimità, si vede che siamo d' accordo tutti». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Genova, in soli tre anni programmazione super

Genova. Un programma di investimenti straordinario da 2 miliardi di euro, con un enorme carico di lavoro, senza dimenticare ristoro alle compagnie portuali. La congiunzione dei fondi per la ricostruzione del ponte sul Polcevera e l'emergenza Covid spingono i porti di Genova e Savona ad una programmazione triennale mai vista prima in un porto italiano, anche se in parte non è così dissimile da quella redatta dal porto di Genova nel 2015. Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale ha approvato il bilancio di previsione 2021 e il programma triennale delle opere 2021-2023, nonché il programma straordinario 2019-2021. Gli investimenti complessivi per i prossimi anni sono pari a 2,070 miliardi di euro, risorse incluse o previste dal decreto Genova (legge 130/2018), di cui attualmente 795 milioni sono da recuperare, 606 milioni sono stati messi in bilancio e i restanti 669 milioni sono messi a disposizione da altri soggetti, tra cui privati. Le opere. Le due opere che spiccano sono la realizzazione della prima fase della nuova diga foranea del porto di Genova, a cui spettano 700 milioni di euro, e la riqualificazione dell'area industriale di Genova Sestri Ponente, a cui vanno 480 milioni di euro. Continuando, 157 milioni andranno alla realizzazione della fase 1 per la nuova Calata Sestri Ponente; 29 milioni ai progetti di elettrificazione delle banchine, il cold ironing, sia per Genova segue in ultima pagina



Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Genova super

che per Savona; 170 milioni di interventi stradali; 176 milioni di ristrutturazione per terminal e banchine; 126 milioni di interventi ferroviari; 152 milioni per riqualificare le connessioni tra area urbana e portuale; infine, 26 milioni per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova.

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 88 - 12-12-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Modi blocca le navi

Il porto di Genova è stato bloccato da una manovra di protesta dei lavoratori della nave. I marinai hanno bloccato il traffico marittimo per chiedere migliori condizioni di lavoro e salari. La protesta è durata diverse ore e ha causato notevoli disagi per i passeggeri e le merci in arrivo e in partenza.

Genova super

Il porto di Genova è stato dichiarato "super porto" per la sua capacità di attrarre investimenti e per i servizi offerti ai clienti. La città ha investito milioni di euro in opere di riqualificazione e in servizi di supporto ai clienti, rendendo il porto più competitivo e moderno.

Classe Crociera Peninsulare

Il nuovo servizio di crociera Peninsulare è stato lanciato con successo. Le navi partono da Genova e visitano le coste della Liguria, della Toscana e della Campania. Il servizio è molto apprezzato dai clienti per la qualità delle escursioni e per i servizi offerti a bordo.

Giulia Tacci

Giulia Tacci è una giovane professionista che ha appena completato il suo master in Economia. Ha lavorato per diverse aziende e ha acquisito una solida esperienza nel settore. È attualmente alla ricerca di nuove opportunità lavorative.

Grimaldi Group

Il servizio di linea settimanale per il carico rotabile è stato attivato. Il servizio collega Genova, Savona, Livorno e altre destinazioni. È un servizio molto apprezzato per la regolarità e la qualità del servizio.



SERVIZIO FIDELIARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE
PACIFIC LINE, SPEDIZIONE GARANTITA

SARONA
MARITIMA SPEDIZIONE SRL
+39 010 872175
www.maritima.it

CHIANCASCINA
ATLANTICA LOGISTICA SRL
+39 0584 37023
www.atlanticalogistica.it

LIVORNO
LA SERRAVALLE
+39 0586 8001
www.livorno.it

STRUTTURE ED INFRA: www.grimaldi.it + account@grimaldi.it



Bucci, 2,2 mld per sviluppo porto e Genova del futuro

Sindaco, ma mancano ancora gli 800 milioni necessari a diga

(ANSA) - GENOVA, 11 DIC - "Due miliardi e duecento milioni di euro per lo sviluppo del porto e della Genova del futuro". E' quanto sarà messo sul piatto nei prossimi anni da Autorità portuale, anche grazie a fondi governativi. al decreto Genova e - se arriveranno - ai fondi del Recovery plan secondo quanto affermato questa sera, durante il punto stampa in Regione, dal sindaco di Genova Marco Bucci. "Abbiamo parlato di tutte le attività che l' Autorità di sistema portuale, insieme alla struttura commissariale per la realizzazione del ponte, sta portando avanti e abbiamo la conferma che sono già finanziati 1 miliardo e 400 milioni per opere che riguardano la mobilità e la viabilità portuale, inclusa anche l' area del waterfront e il ribaltamento a mare di Sestri Ponente per la costruzione delle maxi navi", ha detto il sindaco. "Mancano gli 800 milioni necessari a poter realizzare la nuovo grande diga del porto - ha aggiunto Bucci - e possiamo dire che ci sono quindi 2,2 miliardi, una cifra non indifferente e che avrà una ricaduta economica nei prossimi anni, quelli che saranno necessari ai lavori ma costituiranno anche un pezzo della grande Genova del futuro". Nella riunione di oggi, di fatto, la struttura commissariale ha sbloccato alcuni fondi già a disposizione. (ANSA).



Genova24

Genova, Voltri

Dal ribaltamento al waterfront, Bucci: "2,2 miliardi per il porto e per la Genova del futuro"

Avviate le pratiche per sbloccare i fondi (1,4 miliardi) a disposizione dell' autorità portuale. Mancano gli 800 milioni per la nuova diga

Redazione

Genova . Trentacinque progetti e due miliardi e duecento milioni di euro per lo sviluppo del porto e della Genova del futuro. E' quanto sarà messo sul piatto nei prossimi anni da **Autorità portuale**, anche grazie a fondi governativi, al decreto Genova e - se arriveranno - ai fondi del Recovery plan secondo quanto affermato questa sera, durante il punto stampa in Regione, dal sindaco di Genova Marco Bucci. 'Abbiamo parlato di tutte le attività che l' **Autorità** di **sistema portuale**, insieme alla struttura commissariale per la realizzazione del ponte, sta portando avanti e abbiamo la conferma che sono già finanziati 1 miliardo e 400 milioni per opere che riguardano la mobilità e la viabilità **portuale**, inclusa anche l' area del waterfront e il ribaltamento a mare di Sestri Ponente per la costruzione delle maxi navi', ha detto il sindaco spiegando che, di fatto, è stata sbloccata la procedura per l' assegnazione dei fondi. 'Mancano gli 800 milioni necessari a poter realizzare la nuovo grande diga del porto - ha aggiunto Bucci - e possiamo dire che ci sono quindi 2,2 miliardi, una cifra non indifferente e che avrà una ricaduta economica nei prossimi anni, quelli che saranno necessari ai lavori ma costituiranno anche un pezzo della grande Genova del futuro'.

The screenshot shows the Genova24.it website interface. The main article title is "Dal ribaltamento al waterfront, Bucci: '2,2 miliardi per il porto e per la Genova del futuro'". Below the title, there is a sub-headline: "Avviate le pratiche per sbloccare i fondi (1,4 miliardi) a disposizione dell'autorità portuale. Mancano gli 800 milioni per la nuova diga". The article text begins with "Genova . Trentacinque progetti e due miliardi e duecento milioni di euro per lo sviluppo del porto e della Genova del futuro. E' quanto sarà messo sul piatto nei prossimi anni da Autorità portuale, anche grazie a fondi governativi, al decreto Genova e - se arriveranno - ai fondi del Recovery plan secondo quanto affermato questa sera, durante il punto stampa in Regione, dal sindaco di Genova Marco Bucci."

Hennebique: via alla fase operativa del recupero

Redazione

GENOVA Con la firma dell'atto di sottomissione tra **AdSp** del mar Ligure occidentale e l'Rti fra Vitali Spa e Roncello Capital Srl, possono prendere il via le fasi di progettazione definitiva e dell'esecuzione dei lavori del compendio demaniale Hennebique. Una volta completato il progetto di fattibilità tecnico economica, sono previste la consegna del progetto definitivo entro Maggio e l'apertura del cantiere entro l'estate. Dagli anni '70 l'Hennebique giace inutilizzato nel pieno centro di Genova. La riqualificazione dell'edificio può costituire una potenziale cerniera tra il porto antico e il polo crocieristico e turistico-ricreativo in via di sviluppo, andando a completare la riqualificazione del waterfront cittadino. Stanno entrando nel vivo i progetti volti a riqualificare le aree di contatto più pregiate tra porto e città, Hennebique e Waterfront spiega il presidente dell'**AdSp** Paolo Emilio Signorini. Con la firma di oggi si definiscono contrattualmente gli impegni reciproci tra Autorità di Sistema e concessionario. In questi mesi sono stati affinati sia lo studio di fattibilità, con il nuovo terminal marittimo, sia il piano economico finanziario volto a garantire la sostenibilità dell'opera. Anche il sindaco della città Marco Bucci esprime soddisfazione: La firma di oggi è un grande esempio di coordinamento che ci porterà ad un grande risultato. Abbiamo finalmente messo in moto un processo che sblocca una questione irrisolta da molti anni e adesso iniziamo a vederne i primi frutti. L'ex silos granario del porto è la struttura che si vede di più dal mare, la vedranno molte persone tra passeggeri dei traghetti e crocieristi. Non si tratta quindi solo di un'operazione urbanistica, ma anche di immagine: sarà un biglietto da visita per la città. Il progetto di Hennebique ridisegnerà un'altra parte importante del nostro fronte mare, contribuendo così anche allo sviluppo turistico di Genova. Siamo molto soddisfatti di quello che sta accadendo, da molti punti di vista è quanto afferma il presidente della Regione Toti. Si tratta di un'operazione che si colloca in un'area di rigenerazione urbana dove vi è una potente sinergia tra Stazione Marittima, Autorità portuale e i molti investimenti sui moli per potenziare le capacità crocieristiche di Genova e consolidare la vocazione al traffico passeggeri della città, un settore non secondario rispetto al traffico contenitori. La rifunzionalizzazione di Hennebique è un progetto di grande respiro, al passo coi tempi, che contribuisce a dare lustro ad una città che immagina, progetta e agisce guardando al futuro. Siamo orgogliosi di essere parte di questo importante passaggio per la città di Genova, della quale ci sentiamo già parte è il commento finale del managing director Cristian Vitali.



Primo Magazine

Genova, Voltri

Imbarco della turbina a gas più grande mai costruita in Italia

GAM EDITORI

11 dicembre 2020 - Fagioli ha completato con successo l'imbarco nel porto di Genova della turbina a gas ad alta efficienza GT36, soprannominata "Monte Bianco", la turbina più potente e performante mai realizzata in Italia e prodotta da Ansaldo Energia. Le operazioni di trasporto e movimentazione in banchina hanno impiegato carrelli semoventi SPMT (Self-Propelled Modular Transporter) combinati in 2 linee per una portata di oltre 1.000 tonnellate. La turbina raggiungerà la centrale termoelettrica Edison di Marghera Levante dove gli ingegneri della Fagioli hanno previsto lo sbarco con l'utilizzo di una chiatte oceanica, il trasporto mediante SPMT e infine l'installazione con l'utilizzo di gantrycranes della portata combinata pari a 1200 tonnellate. Le operazioni di sbarco e di posa sulle fondazioni della turbina saranno ultimate entro la fine del 2020, mentre la centrale termoelettrica Edison a Marghera Levante entrerà in esercizio nel 2022 e sarà l'impianto più efficiente d'Europa.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Al terminal PSA di Genova una doppia gru ferroviaria

Il terminal container PSA di Genova inaugura l'entrata in servizio di due nuove gru di ferrovia. Una cerimonia cui hanno presenziato, fra gli altri, il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, il sindaco di Genova, Marco Bucci, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, e il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini. Costruite dalla società austriaca Kuenz, le due gru sono macchine particolarmente leggere per la categoria, dai consumi ridotti e con un pulpito di comando più ergonomico. Sono equipaggiate con un sistema di diagnostica remota per una più veloce gestione e risoluzione degli allarmi. L'investimento del Gruppo PSA è di 7 milioni di euro, per garantire la società in una nota, «un parco di mezzi di sollevamento di assoluto prim'ordine, per ottenere un sempre migliore livello di servizio ai clienti». In attesa del completamento delle infrastrutture sulla rete ferroviaria esterna al terminal per incrementare i volumi di trasporto container su rotaia.

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 88 - 12-12-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Molte bloccate le navi
L'arrivo delle navi è stato bloccato da una tempesta che ha colpito il porto di Genova. Le navi sono bloccate in attesa di essere scaricate. La situazione è preoccupante e si teme che possa durare a lungo. Le autorità portuali stanno lavorando per risolvere il problema il più presto possibile.

Genova super
La città di Genova è stata dichiarata "super città". Questo significa che la città è in grado di superare le sfide del futuro. Le autorità locali stanno lavorando per migliorare la qualità della vita e l'economia della città.

Carla Crivello Presidente
Carla Crivello è la Presidente della Commissione di Gestione. Ha lavorato per migliorare la trasparenza e l'efficienza della gestione. Le sue azioni sono state apprezzate da tutti.

Giulia Tucci
Giulia Tucci è la Presidente della Commissione di Gestione. Ha lavorato per migliorare la trasparenza e l'efficienza della gestione. Le sue azioni sono state apprezzate da tutti.

GRIMALDI GROUP
SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE
PULCRIT CANAL, SPECIAL CANAL

SARONA
MARITTIMA S.P.A. S.p.A.
Via S. Maria 10
16121 SARONA (PV)

CHIANCACCIA
S.P.A.
Via S. Maria 10
16121 SARONA (PV)

LIVORNO
S.P.A.
Via S. Maria 10
16121 SARONA (PV)

TRINERAR ED INFO: www.grimaldi.com | marketing@grimaldi.com



Museo navale, il bando sulla rampa di lancio

Difesa Servizi punta sulla valorizzazione-gestione a parità di spazi. Ma sullo sfondo c'è il vecchio progetto di ampliamento

LA SPEZIA Il 5 novembre scorso l'ammiraglio Giorgio Lazio, nell'ambito dell'audizione della III commissione consiliare sul rilancio dell'Arsenale, aveva indicato come «imminente» l'uscita del bando per la valorizzazione-gestione del Museo Tecnico Navale della Marina Militare. L'operazione è gestita da Difesa Servizi Spa, società controllata dal Ministero della Difesa. Dovremmo esserci. Se non sarà per la fine dell'anno, sarà per l'inizio del 2021. La rotta battuta è quella tesa a testare-stimolare progettualità da parte di soggetti privati, ma anche pubblici se troveranno la quadra, capaci di assumere l'onere della gestione e di riuscire, con la stessa, a migliorare l'appeal dell'offerta espositiva: Obiettivo: scegliere la proposta che meglio contempi l'interesse pubblico in quadro di sostenibilità economico-finanziaria. Tutto ciò allo stato degli spazi espositivi attuali, sui quali potranno poi innestarsi operazioni parallele, come quella della musealizzazione del sommergibile Da Vinci, per la quale non è ancora sciolto il nodo della location (oltreché del concorso finanziario del Comune destinato a saldarsi a quello, garantito, dall'**Autorità** portuale, in ambito demaniale marittimo di competenza (non militare), pari a 800mila euro. Sullo sfondo, non contemplato dal bando ma come riferimento di orizzonte strategico, resta il progetto rimasto nello Stato Maggiore dal 2015. Lo conosce bene l'ammiraglio Silvano Benedetti che, all'epoca in cui era direttore del Museo Navale, concorse all'elaborazione, incassando il placet di massima dei vertici della Marina. «La stessa - dice Benedetti - si era resa disponibile ad esaminare eventuali investimenti di privati interessati in questo settore». Tutto è rimasto al palo. **Cosa prevederebbe quel progetto?** «L'elemento qualificante è l'espansione spaziale. Era stata identificata la striscia di terreno lungo le mura tra Porta Ferrovia (al termine di viale Italia) e Porta Sprugola, teatro possibile di un ampliamento delle aree coperte e scoperte del Museo che avrebbe finalmente consentito di esporre tutte le collezioni in maniera più ordinata, secondo orientamenti moderni, immersivi e emozionali. Un'area quattro volte più grande dell'attuale che eviterebbe qualunque interferenza con le attività della base navale e dell'Arsenale». Il progetto oltre a contemplare la fruibilità museale del sommergibile indicava in un treno armato della prima Guerra Mondiale e in altri mezzi dismessi o dismissibili dalla Marina delle opportunità per accrescere l'offerta espositiva. «Erano stati individuati - spiega Benedetti - anche un aliscafo missilistico, un mezzo da sbarco, un dragamine in legno, un elicottero, un aereo Vstol. Obiettivo: realizzare una esposizione incredibile a costi veramente contenuti e con un consistente ritorno economico, oltre che di immagine, per la Marina. Peccato, perché a seguito dei tira e molla progressi e in corso si sono persi parecchi anni ed ancora non si coglie la luce in fondo al tunnel, con il rischio di vedere vanificata l'ennesima occasione di rilancio del turismo cittadino». Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Allagamenti sulla costa «Difese da fortificare»

Interrogazione di Ancisi di LpRa al sindaco: «Solleciti l' Autorità portuale»

Le eccezionali alte maree e il vento forte di Scirocco, tipici di questo periodo dell' anno, mettono a repentaglio i centri abitati sulla costa per il rischio allagamento e Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna, in un' interrogazione chiede al sindaco de Pascale «se intende chiedere spiegazioni all' ente portuale che dovrebbe fortificare le opere di difesa, sollecitando con autorevolezza rimedi appropriati». Anche quest' anno, prosegue Ancisi, « l' acqua del mare è strabordata a Marina di Ravenna dalla diga sud Zaccagnini e dal bacino pescherecci raggiungendo anche l' abitato. Il paese chiama in causa l' Autorità portuale perché, almeno in questi punti nevralgici, fortifichi finalmente le opere di difesa, temendo soprattutto che accada di peggio». Dall' altra parte del canale portuale però, sottolinea il capogruppo di Lista per Ravenna, «Porto Corsini sta peggio. L' anno scorso, alla vigilia di Natale, il Comitato cittadino dei Lidi Nord si sollevò contro l' ennesimo frequente allagamento di via Molo San Filippo dalla parte della vecchia e abbandonata darsenetta del traghetto

sul canale Candiano, accusando l' Autorità portuale di aver promesso da due anni e non mantenuto l' auspicato intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della zona». Ma quello che più preoccupa i residenti della località, assicura il consigliere comunale, è la «totale esposizione del paese alla possibile scorreria del canale dal lato di via Molo San Filippo che affianca la parte ovest dell' abitato». Ancisi aggiunge che un gruppo di cittadini ha appena ricordato che «ben 10 anni fa, iniziarono i lavori di rifacimento della banchina canale. Dopo tutto questo tempo, il lavoro è incompiuto per oltre la metà, mettendo in serio pericolo l' abitat. Sull' altra sponda di Marina di Ravenna, il lavoro è stato iniziato e ultimato nella stessa fase. Ci domandiamo perché i lavori mancanti non iniziano, visto che l' opera è stata già finanziata». Quella di Porto Corsini, dice Ancisi, non è una piccola comunità, ci vivono infatti 1.500 persone che raddoppiando in estate. «Il primo lotto dei lavori in questione - continua Alvaro Ancisi - è stato realizzato, per 5,625 milioni di euro, tra l' autunno del 2011 e la primavera 2012. Dalla Gazzetta ufficiale del 19 febbraio 2018, abbiamo poi appreso che l' Autorità portuale aveva allora deciso, in sostanza, di indirizzare 7,5 milioni di propri finanziamenti statali al completamento del suddetto 'Rifacimento protezione di sponda a Porto Corsini'. Ne deriva la seconda domanda che poniamo al sindaco di Ravenna, e cioè come intende operare, a livello politico e istituzionale, per non dover condividere con l' Autorità portuale della città un malaugurato allagamento di Porto Corsini per l' incompiuta banchina di sua protezione dalle acque del canale Candiano, attesa da dieci anni?».



Question time di Ancisi (LpRa) su allagamenti abitato a Marina e Porto Corsini: che cosa fanno Autorità Portuale e Comune?

Redazione

Question time di Alvaro Ancisi (LpRa) al sindaco di Ravenna su ALLAGAMENTI DAL CANALE CANDIANO. MARINA SOFFRE E PORTO CORSINI PEGGIO. Il consigliere fa riferimento agli avvenimenti atmosferici di questi giorni ma solleva problemi aperti da tempo. 'Le alte maree eccezionali che in questo periodo dell' anno si verificano sulla costa adriatica in concomitanza coi venti forti di scirocco provenienti da sud pongono a rischio i centri urbani mal protetti dagli allagamenti, vedi più clamorosamente Venezia. E così anche quest' anno, ed anche più, l' acqua del mare è strabordata a Marina di Ravenna dalla diga sud Zaccagnini e dal bacino pescherecci raggiungendo anche l' abitato. Il paese chiama in causa l' **Autorità Portuale** perché, almeno in questi punti nevralgici, fortifichi finalmente le opere di difesa, temendo soprattutto che accada di peggio. Su questo primo punto chiediamo al sindaco se intende chiedere spiegazioni all' ente **portuale**, sollecitando con autorevolezza rimedi appropriati. - chiede Alvaro Ancisi nel question time - Dall' altra parte del canale **portuale**, Porto Corsini sta però peggio. L' anno scorso, alla vigilia di Natale, il Comitato cittadino dei Lidi

Nord si sollevò contro l' ennesimo frequente allagamento di via Molo San Filippo dalla parte della vecchia e abbandonata darsenetta del traghetto sul canale Candiano, accusando l' **Autorità portuale** di aver promesso da due anni e non mantenuto l' auspicato intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della zona.' Per Ancisi 'quello che più preoccupa i residenti di sinistra canale è la totale esposizione del paese alla possibile scorreria del canale dal lato di via Molo San Filippo che affianca la parte ovest dell' abitato. Un gruppo di cittadini ha appena trasmesso a Lista per Ravenna il seguente grido di dolore: 'Ben 10 anni fa, iniziarono i lavori di rifacimento della banchina canale. Dopo tutto questo tempo, il lavoro è incompiuto per oltre la metà, mettendo in serio pericolo l' abitato dalle pericolose alte maree (vedi foto allegata). Sull' altra sponda di Marina di Ravenna, il lavoro è stato iniziato e ultimato nella stessa fase. Ci domandiamo perché i lavori mancanti non iniziano, visto che l' opera è stata già finanziata. Noi di Porto Corsini siamo una piccola comunità, ma non per questo ci debbono considerare cittadini di serie B. Grazie di ascoltarci'. Piccola comunità non tanto, perché vi risiedono in 1.500 raddoppiando in estate, dice Ancisi, che aggiunge di avere scoperto 'che il primo lotto del 'Rifacimento protezione di sponda dall' attracco del traghetto alla confluenza con il canale Baiona a Porto Corsini' è stato realizzato, per 5,625 milioni di euro, tra l' autunno dei 2011 e la primavera 2012. Dalla Gazzetta ufficiale del 19 febbraio 2018, abbiamo poi appreso che l' **Autorità Portuale** aveva allora deciso, in sostanza, di indirizzare 7,5 milioni di propri finanziamenti statali al completamento del suddetto 'Rifacimento protezione di sponda a Porto Corsini'. Ne deriva la seconda domanda che poniamo al sindaco di Ravenna: 'Come intende operare, ai livelli politico e istituzionale, per non dover condividere con l' **Autorità portuale** della città un malaugurato allagamento di Porto Corsini per l' incompiuta banchina di sua protezione dalle acque del canale Candiano, attesa da dieci anni?'



Ancisi (LpRa): "Allagamenti dal canale Candiano, Marina soffre e Porto Corsini peggio"

"Le alte maree eccezionali che in questo periodo dell' anno si verificano sulla costa adriatica in concomitanza coi venti forti di scirocco provenienti da sud pongono a rischio i centri urbani mal protetti dagli allagamenti, vedi più clamorosamente Venezia. E così anche quest' anno, ed anche più, l' acqua del mare è strabordata a Marina di Ravenna dalla diga sud Zaccagnini e dal bacino pescherecci raggiungendo anche l' abitato" spiega Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna. "Il paese chiama in causa l' **Autorità portuale** perché, almeno in questi punti nevralgici, fortifichi finalmente le opere di difesa, temendo soprattutto che accada di peggio. Su questo primo punto chiediamo al sindaco se intende chiedere spiegazioni all' ente **portuale**, sollecitando con autorevolezza rimedi appropriati" afferma Ancisi. "Dall' altra parte del canale **portuale**, Porto Corsini sta però peggio. L' anno scorso, alla vigilia di Natale, il Comitato cittadino dei Lidi Nord si sollevò contro l' ennesimo frequente allagamento di via Molo San Filippo dalla parte della vecchia e abbandonata darsenetta del traghetto sul canale Candiano, accusando l' **Autorità portuale** di aver promesso da due anni e non mantenuto l' auspicato intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della zona" prosegue Ancisi. "Ma quello che più preoccupa i residenti di sinistra canale è la totale esposizione del paese alla possibile scorreria del canale dal lato di via Molo San Filippo che affianca la parte ovest dell' abitato. Un gruppo di cittadini ha appena trasmesso a Lista per Ravenna il seguente grido di dolore: 'Ben 10 anni fa, iniziarono i lavori di rifacimento della banchina canale. Dopo tutto questo tempo, il lavoro è incompiuto per oltre la metà, mettendo in serio pericolo l' abitato dalle pericolose alte maree . Sull' altra sponda di Marina di Ravenna, il lavoro è stato iniziato e ultimato nella stessa fase. Ci domandiamo perché i lavori mancanti non iniziano, visto che l' opera è stata già finanziata. Noi di Porto Corsini siamo una piccola comunità, ma non per questo ci debbono considerare cittadini di serie B. Grazie di ascoltarci' . "Piccola comunità non tanto, perché vi risiedono in 1.500 raddoppiando in estate, abbiamo cercato di risalire ai fatti, scoprendo che il primo lotto del 'Rifacimento protezione di sponda dall' attracco del traghetto alla confluenza con il canale Baiona a Porto Corsini' è stato realizzato, per 5,625 milioni di euro, tra l' autunno dei 2011 e la primavera 2012 continua Ancisi. "Dalla Gazzetta ufficiale del 19 febbraio 2018, abbiamo poi appreso che l' **Autorità portuale** aveva allora deciso, in sostanza, di indirizzare 7,5 milioni di propri finanziamenti statali al completamento del suddetto 'Rifacimento protezione di sponda a Porto Corsini' . Ne deriva la seconda domanda che poniamo al sindaco di Ravenna: 'Come intende operare, ai livelli politico e istituzionale, per non dover condividere con l' **Autorità portuale** della città un malaugurato allagamento di Porto Corsini per l' incompiuta banchina di sua protezione dalle acque del canale Candiano, attesa da dieci anni?' conclude Alvaro Ancisi.



Il Tirreno

Livorno

economia e lavoro

Ossigeno per il porto 626mila euro in arrivo per Uniport e la Compagnia

Serve a tenere in piedi le aziende: dunque i posti di lavoro ma anche la "catena" logistica che fa viaggiare la merce

MAURO ZUCHELLI

LIVORNO Sbaglia mira chi pensa che sia solo uno dei tanti rivoli delle erogazioni in arrivo dalle istituzioni statali per alleviare le difficoltà delle imprese: i 626mila euro erogati dall' Authority ai soggetti ex articolo 16, cioè Compagnia portuale (184mila euro) e Uniport (442mila euro), mira a dare ossigeno alle aziende per riuscire a restare in piedi e dunque mantener in funzione uno dei passaggi fondamentali nella catena logistica com' è la manodopera delle banchine. Da Palazzo Rosciano, sede dell' istituzione portuale, arriva l' annuncio che il presidente Stefano Corsini ha firmato il provvedimento con cui la volontà politica espressa nelle scorse settimane si è tradotta in realtà e ha dato il via libera perché ai due soggetti in questione sia riconosciuto «un acconto pari al 40% del contributo potenzialmente spettante» sulla base di quanto determinato dal Decreto Rilancio. Tutto nasce dal fatto che sul **porto** si sono fatti sentire i contraccolpi dell' emergenza coronavirus. Con un drastico calo complessivo nell' arco del periodo del Covid eppure al tempo stesso con una serie di alti e bassi che molto hanno a che vedere con le conseguenze che si hanno sulla catena logistica per l' andamento della domanda. Figurarsi che in febbraio e in marzo si era registrata una impennata dei traffici solo apparentemente paradossale: eravamo sì già in lockdown ma la chiusura delle fabbriche, a cominciare da quelle del Lontano Oriente, si era solo a distanza di settimane "trasmessa" ai flussi di traffico perché nel frattempo nei vari porti erano in consegna le ultime "code" di produzione. Ugualmente, secondo quanto riferiscono alcuni fra gli operatori, in estate l' aspettativa che l' emergenza Covid fosse ormai alle spalle aveva fatto ripartire gli ordinativi, e dunque a catena, poi anche l' andirivieni delle merci. «Peccato che la seconda ondata abbia di fatto riempito di merce invenduta i magazzini», dice Jari de Filicaia, presidente di Uniport: «Ecco che adesso qualunque operatore teme che, dopo un mese di gennaio tradizionalmente "sgonfio", febbraio resti problematico in attesa di capire se l' economia ripartirà davvero. Per questo questo provvedimento aiuta le aziende a "respirare" un po': tenerle in piedi è strategico perché, come per tutte le attività produttive, stiamo parlando di lavoro, occupazione, buste paga. Ma è doppiamente strategico: se la catena logistica si spezza, è anche tutto il resto che finisce nei guai». «Il contraccolpo del Covid - dice Enzo Raugeri, presidente dei portuali della Compagnia - si è fatto sentire: in alcuni mesi il calo del fatturato è stato anche del 45-50%: queste misure non colmano tutto quel che si è perso per strada ma sono comunque utili per riuscire a guardare al futuro». Il provvedimento si basa sul fatto che a questa categoria di imprese venga "girato" «un contributo pari a 90 euro per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell' anno 2019», come spiegano dall' Authority. Per Corsini è un intervento per « intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica». E aggiunge: «La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti». Beninteso, non è un provvedimento che porta soldi direttamente nelle tasche dei lavoratori bensì nella cassaforte delle aziende: serve a mantenerle in vita.





Il Tirreno

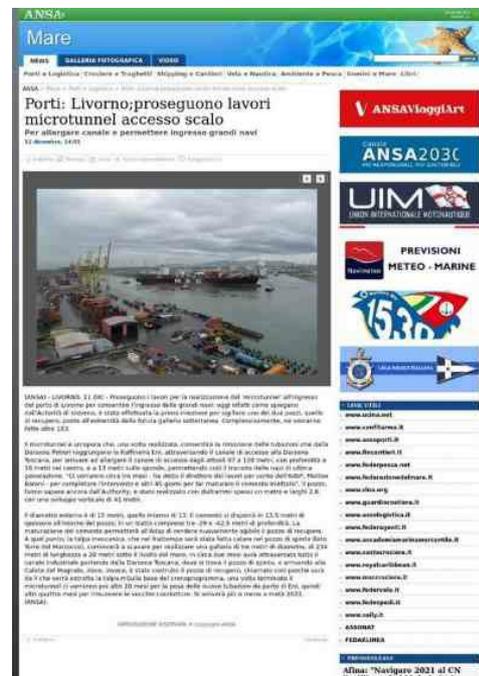
Livorno

C'è però anche un altro aspetto da sottolineare. L'ingranaggio tecnico in base al quale era no stati erogati i primi aiuti al settore aveva finito per mettere in un angolo proprio Livorno: l'organizzazione del lavoro sulle nostre banchine è costruita in modo che, come spiega Raugei, «l'80% del lavoro di banchina sia svolto dalle imprese ex articolo 16». Non è così in gran parte degli altri porti, anzi fra gli scali principali Livorno è l'unico con questa dinamica: ecco che il meccanismo avrebbe finito per dare un forte sostegno a Genova e zero a Livorno. È sulla base di questo che per una volta il porto di Livorno ha evitato di spaccarsi in faide intestine e ha fatto squadra per andare in pressing sui rappresentanti delle istituzioni. Alla fine era stato decisivo l'intervento del deputato Andrea Romano e la ministra Paola De Micheli ha varato a inizio autunno il correttivo che impedisce la discriminazione di Livorno. --Mauro Zucchelli.

Porti: Livorno;proseguono lavori microtunnel accesso scalo

Per allargare canale e permettere ingresso grandi navi

(ANSA) - **LIVORNO**, 11 DIC - Proseguono i lavori per la realizzazione del 'microtunnel' all' ingresso del **porto di Livorno** per consentire l' ingresso delle grandi navi: oggi infatti come spiegano dall' Autorità di sistema, è stata effettuata la prima iniezione per sigillare uno dei due pozzi, quello di recupero, posto all' estremità della futura galleria sotterranea. Complessivamente, ne verranno fatte altre 193. Il microtunnel è un' opera che, una volta realizzata, consentirà la rimozione delle tubazioni che dalla Darsena Petroli raggiungono la Raffineria Eni, attraversando il canale di accesso alla Darsena Toscana, per arrivare ad allargare il canale di accesso dagli attuali 97 a 120 metri, con profondità a 16 metri nel centro, e a 13 metri sulle sponde, permettendo così il transito delle navi di ultima generazione. "Ci vorranno circa tre mesi - ha detto il direttore dei lavori per conto dell' AdSP, Matteo Baroni - per completare l' intervento e altri 45 giorni per far maturare il cemento iniettato". Il pozzo, fanno sapere ancora dall' Authority, è stato realizzato con diaframmi spessi un metro e larghi 2,8, con uno sviluppo verticale di 41 metri. Il diametro esterno è di 15 metri, quello interno di 13. Il cemento si disporrà in 13,5 metri di spessore all' interno del pozzo, in un tratto compreso tra -29 e -42,5 metri di profondità. La maturazione del cemento permetterà all' Adsp di rendere nuovamente agibile il pozzo di recupero. A quel punto, la talpa meccanica, che nel frattempo sarà stata fatta calare nel pozzo di spinta (lato Torre del Marzocco), comincerà a scavare per realizzare una galleria di tre metri di diametro, di 234 metri di lunghezza a 20 metri sotto il livello del mare. In circa due mesi avrà attraversato tutto il canale industriale partendo dalla Darsena Toscana, dove si trova il pozzo di spinta, e arrivando alla Calata del Magnale, dove, invece, è stato costruito il pozzo di recupero, chiamato così perché sarà da lì che verrà estratta la talpa. Sulla base del cronoprogramma, una volta terminato il microtunnel ci vorranno poi altri 10 mesi per la posa delle nuove tubazioni da parte di Eni, quindi altri quattro mesi per rimuovere le vecchie condutture. Si arriverà più o meno a metà 2022. (ANSA).



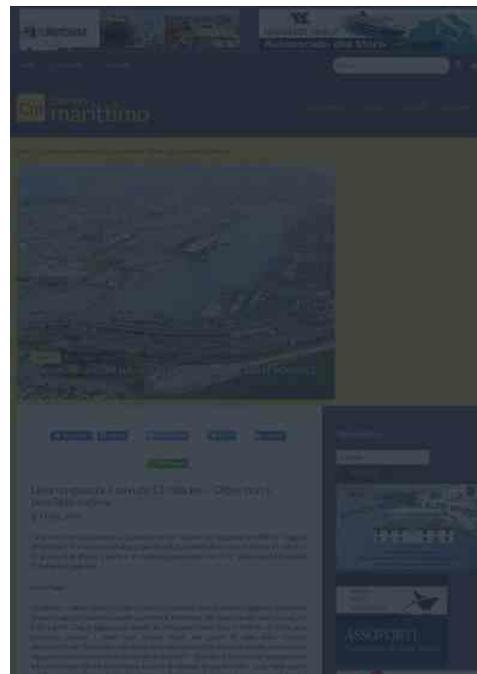
Corriere Marittimo

Livorno

Livorno guarda a navi da 11 mila teu - Oltre, non è possibile andare

11 Dec, 2020 "Si arriverà inevitabilmente a un punto che non si potrà più eccedere a traffici di maggiori dimensioni". Vi è un ultimo margine per dare la possibilità di accesso a navi da 11 mila teu. Di questo e di altro si è parlato al workshop prenatalizio del The 'International Propeller Club Port of Leghorn.

Lucia Nappi **LIVORNO** - "Negli ultimi tre anni i traffici del **porto** di **Livorno** hanno raggiunto dimensioni sempre maggiori rispetto a quelle ipotizzabili, fenomeno che riguarda non solo **Livorno**, ma tutti i porti. Con il gigantismo navale le dimensioni delle navi e l'offerta di stiva sono cresciute, mentre i porti sono rimasti fermi, dal punto di vista della capacità infrastrutturale. Determina che alcuni porti vadano fuori dal mercato perché non riescono reggere la concorrenza delle crescenti dimensioni" - Questo il processo di adeguamento infrastrutturale che ha interessato il **porto** di **Livorno** in questi ultimi anni, nelle parole dell' Ammiraglio Giuseppe Tarzia, direttore Marittimo della Toscana, operazioni volte a rendere lo scalo maggiormente appetibile rispetto al cambiamento del mercato e alle crescenti dimensioni delle navi. Si è parlato di questo e di altro durante il workshop prenatalizio che ha visto riunito l'International Propeller Club Port of Leghorn, guidato dalla presidente Maria Gloria Giani Pollastrini. Incontro quest' anno in modalità on line a causa del distanziamento sociale e al quale sono intervenuti oltre all' Ammiraglio Tarzia, l' ing. Stefano Corsini, presidente della AdSP Mare Tirreno Settentrionale; e la consueta presenza del Vescovo di **Livorno**, monsignor Simone Giusti, oltre alla presenza dei soci del club e di altri graditi ospiti. " Nel **porto** fanno ingresso abitualmente navi che superano i 335 metri di lunghezza e i 48 metri di larghezza, con capacità sino a 9 mila teu " - ha introdotto Tarzia - ma non si tratta solo delle portacontainer, ma anche dei traghetti ro-ro merci - "Inizialmente sembrava una scommessa, ma da alcune settimane sono arrivate le nuove navi ibride di Grimaldi della classe Eco Valencia che adesso scalano abitualmente **Livorno**' - Si tratta della nuova generazione di navi del Gruppo Grimaldi, 38 metri più lunghe, che arrivano ogni settimana a **Livorno** e che utilizzano però gli stessi ormeggi, perché le condizioni infrastrutturali sono le stesse, "per colpa di nessuno" - specifica l' ammiraglio - "Si arriverà inevitabilmente a un punto che non si potrà più eccedere a traffici di maggiori dimensioni". Perché i limiti operativi del **porto** di **Livorno** sono nelle dimensioni del Canale di accesso, largo 120 metri, ma di cui è fruibile poco più della metà, manovre solo diurne, fondali che non superano i 12- 12,50 metri e che limitano le dimensioni e il carico delle navi. Ma anche i limiti del Canale industriale che da sponda a sponda non supera i 100 metri, considerando inoltre che qui si muovono i traffici delle merci pericolose. Conclude l' Ammiraglio: " Siamo riusciti a stressare le capacità operative fino al possibile, rendendole compatibili per traffici che fino a poco tempo fa non sembravano potessero essere ammissibili per il **porto** di **Livorno**. Ma adesso siamo arrivati al limite, oltre il quale non potremo andare". Un lavoro sinergico che ha visto coinvolti tutti i soggetti della compagine portuale, ciascuno per la propria competenza, che ha prodotto il risultato cercato. Degli ultimi lavori fatti parla il presidente dell' Autorità di Sistema portuale, Stefano Corsini: "l' allargamento del canale, fatto in cooperazione con alcuni operatori, un intervento di pulizia del fondale del canale di accesso" - Opere che hanno apportato risultati in termini di sicurezza e velocità di manovra, fattori importanti per favorire l' ingresso della nave all' interno del canale e con ricadute commerciali per gli armatori. Ad oggi vi è un ultimo margine per limare ulteriormente quelli che sono i limiti del **porto** e per dare la possibilità di accesso a navi da 11 mila teu (navi più lunghe ma non più larghe di 48 metri). "Fare



Corriere Marittimo

Livorno

entrare queste navi, consente di mantenere delle linee attive, anche linee storiche per Livorno" - dice il presidente Corsini - perchè "i liner raggruppano la richiesta di stiva con altri operatori e le navi tendono a diventare più grandi". E' necessario quindi il completamento dei lavori di dragaggio del canale di ingresso e la sistemazione di alcune opere infrastrutturali che sono di ostacolo all' interno del canale. Due mesi fa le prove al simulatore di Sorrento hanno dato il via alle navi da 11 mila teu, verificandone la potenzialità di accesso per Livorno . Simulatore, di proprietà del gruppo MSC, perchè come si sa, l' armatore elvetico su Livorno è presente al 50% nell' azionario di Lorenzini Terminal & C. Quello che manca adesso è quindi il completamento dei lavori, opere dai costi contenuti, 1,5 milioni messo a bilancio quest' anno per potere iniziare quanto prima" - specifica Corsini - " tagliare 35 metri di un pontile e fare un dragaggio per allargare il canale " - I tempi? "entro il mese il pontile dovrebbe essere tagliato e per il dragaggio stiamo facendo la gara, con poco tempo riusciremo a farlo" " Nessuno avrebbe mai pensato che potessero entrare navi così grandi nel porto di Livorno con questa configurazione . Il porto continua a lavorare i traffici crescono, a parte il periodo difficile, ce l' abbiamo messa tutta e siamo riusciti ad ottenere tutti insieme il meglio che era possibile". Del resto " I dati dei traffici sono rilevanti nonostante il periodo" - fa sapere l' ammiraglio Tarzia - mentre a d aprile si parlava di un calo di arrivi navi del 40% progressivamente il deficit è diminuito, in novembre e dicembre il calo si è ridotto al 10% rispetto al 2019 . Dati non sintomatici di una piena ripresa, perchè si sa, il volume delle merci è un' altra cosa rispetto al numero delle navi . Poi a soffrire i traffici passeggeri, soprattutto del comparto crocieristico. L' ipotesi di prospettiva dei prossimi mesi, è pertanto quella di riuscire a tenere ancora questi standard - i traffici consolidati e i nuovi acquisiti - E il microtunnel? Questo non sarà determinante per l' ingresso delle navi da 11 mila teu - "sarà un beneficio per ogni tipo di nave perché renderà disponibile l' intera ampiezza del canale" - risponde l' ammiraglio - "consente meno rischi nella manovra, in caso di avaria, ma anche ad elevare la soglia delle condizioni operative imposte: l' intensità del vento o la navigazione notturna . Tutto concorre come beneficio, se non in termini di dimensioni nave, ma di operatività h24 per una determinata classe di navi".

In vista il completamento dei lavori del microtunnel nel porto di Livorno

11 Dec, 2020 **LIVORNO**, Il 2020 si chiude con una nuova iniezione di fiducia in vista del completamento dei lavori di realizzazione del Microtunnel , l' opera che una volta realizzata consentirà la rimozione delle tubazioni che dalla Darsena Petroli corrono sino alla Raffineria Eni, attraversando il canale di accesso alla Darsena Toscana, in corrispondenza della Torre del Marzocco. Oggi infatti è stato letteralmente messo un primo tappo alla problematica di tenuta idraulica di uno dei due pozzi alle estremità della futura galleria sotterranea, quello cosiddetto di recupero, in prossimità della Calata del Magnale. I tecnici lo chiamano jet grouting. Ed è quella tecnologia utilizzata per il consolidamento di terreni particolarmente incoerenti o sabbiosi grazie all' introduzione ad alte pressioni di una miscela cementizia. La prima iniezione è stata praticata oggi. Complessivamente, ne verranno fatte altre 193. Tante ne occorrono per consentire al fondo del pozzo, che nel frattempo è stato temporaneamente tombato, di diventare impermeabile alle infiltrazioni d' acqua. «Ci vorranno circa tre mesi per completare l' intervento e altri 45 giorni per far maturare il cemento iniettato » ha dichiarato il direttore dei lavori

per conto dell' AdSP, Matteo Baroni. Il pozzo è stato realizzato con diaframmi spessi 1 metro e larghi 2,8, con uno sviluppo verticale di 41 metri. Il diametro esterno è di 15 metri, quello interno di 13. Il cemento si disporrà in 13,5 metri di spessore all' interno del pozzo, in un tratto compreso tra -29 e - 42,5 metri di profondità. La maturazione del cemento permetterà all' AdSP di rendere nuovamente agibile il pozzo di recupero: «Scaveremo fino a -28 metri di profondità e realizzeremo la platea armata ancorata ai diaframmi laterali». A quel punto, la talpa meccanica, che nel frattempo sarà stata fatta calare nel pozzo di spinta (lato Torre del Marzocco), comincerà a scavare per realizzare una galleria di tre metri di diametro, di 234 metri di lunghezza a 20 metri sotto il livello del mare. In circa due mesi avrà attraversato tutto il canale industriale partendo dalla Darsena Toscana, dove si trova il pozzo di spinta, e arrivando alla Calata del Magnale, dove, invece, è stato costruito il pozzo di recupero, chiamato così perché sarà da lì che verrà estratta la talpa. Sulla base del cronoprogramma, una volta terminato il microtunnel ci vorranno poi altri 10 mesi per la posa delle nuove tubazioni da parte di Eni, quindi altri 4 mesi per rimuovere le vecchie condutture. Si arriverà più o meno a metà 2022. A partire da quel momento potranno concludersi i lavori di r esecuzione e banchinamento della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, il cui primo lotto è stato realizzato nel 2011. L' obiettivo finale è arrivare ad allargare il canale dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro, e a 13 metri sulle sponde, e permettendo così il transito delle navi di ultima generazione.



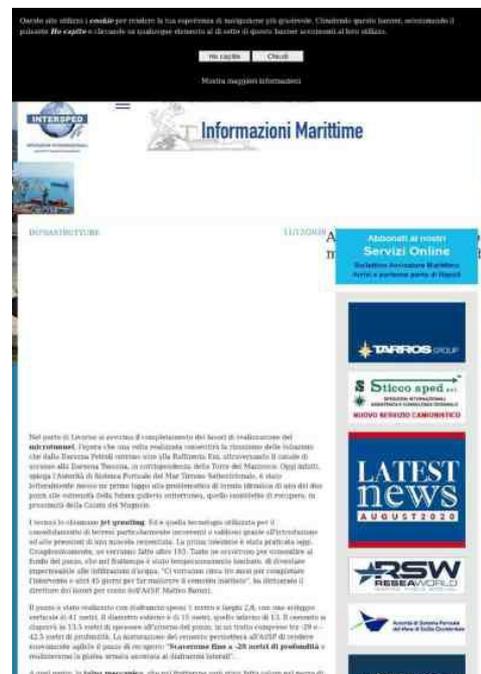
Informazioni Marittime

Livorno

A Livorno quasi completato il microtunnel per le tubazioni Eni

Il pozzo è stato realizzato con uno sviluppo verticale di 41 metri

Nel porto di Livorno si avvicina il completamento dei lavori di realizzazione del microtunnel, l'opera che una volta realizzata consentirà la rimozione delle tubazioni che dalla Darsena Petroli corrono sino alla Raffineria Eni, attraversando il canale di accesso alla Darsena Toscana, in corrispondenza della Torre del Marzocco. Oggi infatti, spiega l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, è stato letteralmente messo un primo tappo alla problematica di tenuta idraulica di uno dei due pozzi alle estremità della futura galleria sotterranea, quello cosiddetto di recupero, in prossimità della Calata del Magnale. I tecnici lo chiamano jet grouting. Ed è quella tecnologia utilizzata per il consolidamento di terreni particolarmente incoerenti o sabbiosi grazie all'introduzione ad alte pressioni di una miscela cementizia. La prima iniezione è stata praticata oggi. Complessivamente, ne verranno fatte altre 193. Tante ne occorrono per consentire al fondo del pozzo, che nel frattempo è stato temporaneamente tombato, di diventare impermeabile alle infiltrazioni d'acqua. "Ci vorranno circa tre mesi per completare l'intervento e altri 45 giorni per far maturare il cemento iniettato", ha dichiarato il direttore dei lavori per conto dell'AdSP, Matteo Baroni. Il pozzo è stato realizzato con diaframmi spessi 1 metro e larghi 2,8, con uno sviluppo verticale di 41 metri. Il diametro esterno è di 15 metri, quello interno di 13. Il cemento si disporrà in 13,5 metri di spessore all'interno del pozzo, in un tratto compreso tra -29 e -42,5 metri di profondità. La maturazione del cemento permetterà all'AdSP di rendere nuovamente agibile il pozzo di recupero: "Scaveremo fino a -28 metri di profondità e realizzeremo la platea armata ancorata ai diaframmi laterali". A quel punto, la talpa meccanica, che nel frattempo sarà stata fatta calare nel pozzo di spinta (lato Torre del Marzocco), comincerà a scavare per realizzare una galleria di tre metri di diametro, di 234 metri di lunghezza a 20 metri sotto il livello del mare. In circa due mesi avrà attraversato tutto il canale industriale partendo dalla Darsena Toscana, dove si trova il pozzo di spinta, e arrivando alla Calata del Magnale, dove, invece, è stato costruito il pozzo di recupero, chiamato così perché sarà da lì che verrà estratta la talpa. Sulla base del cronoprogramma, una volta terminato il microtunnel ci vorranno poi altri 10 mesi per la posa delle nuove tubazioni da parte di Eni, quindi altri 4 mesi per rimuovere le vecchie condutture. Si arriverà più o meno a metà 2022. A partire da quel momento potranno concludersi i lavori di resecazione e banchinamento della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, il cui primo lotto è stato realizzato nel 2011. L'obiettivo finale è arrivare ad allargare il canale dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro, e a 13 metri sulle sponde, e permettendo così il transito delle navi di ultima generazione.



Livorno: proseguono lavori Microtunnel

Consentirà di allargare il canale dagli attuali 97 a 120 metri

Redazione

LIVORNO Il 2020 si chiude con una nuova iniezione di fiducia in vista del completamento dei lavori di realizzazione del Microtunnel, l'opera che una volta realizzata consentirà la rimozione delle tubazioni che dalla Darsena Petroli corrono sino alla Raffineria Eni, attraversando il canale di accesso alla Darsena Toscana, in corrispondenza della Torre del Marzocco. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, rende noto che oggi è stato letteralmente messo un primo tappo alla problematica di tenuta idraulica di uno dei due pozzi alle estremità della futura galleria sotterranea, quello cosiddetto di recupero, in prossimità della Calata del Magnale. I tecnici lo chiamano jet grouting. Ed è quella tecnologia utilizzata per il consolidamento di terreni particolarmente incoerenti o sabbiosi grazie all'introduzione ad alte pressioni di una miscela cementizia. La prima iniezione è stata praticata oggi. Complessivamente, ne verranno fatte altre 193. Tante ne occorrono per consentire al fondo del pozzo, che nel frattempo è stato temporaneamente tombato, di diventare impermeabile alle infiltrazioni d'acqua. Ci vorranno circa tre mesi per completare l'intervento e altri 45 giorni per far maturare il cemento iniettato ha dichiarato il direttore dei lavori del Microtunnel per conto dell'AdSp, Matteo Baroni. Il pozzo è stato realizzato con diaframmi spessi 1 metro e larghi 2,8, con uno sviluppo verticale di 41 metri. Il diametro esterno è di 15 metri, quello interno di 13. Il cemento si disporrà in 13,5 metri di spessore all'interno del pozzo, in un tratto compreso tra -29 e 42,5 metri di profondità. La maturazione del cemento permetterà all'AdSp di rendere nuovamente agibile il pozzo di recupero: Scaveremo fino a -28 metri di profondità e realizzeremo la platea armata ancorata ai diaframmi laterali. A quel punto, la talpa meccanica, che nel frattempo sarà stata fatta calare nel pozzo di spinta (lato Torre del Marzocco), comincerà a scavare per realizzare una galleria di tre metri di diametro, di 234 metri di lunghezza a 20 metri sotto il livello del mare. In circa due mesi avrà attraversato tutto il canale industriale partendo dalla Darsena Toscana, dove si trova il pozzo di spinta, e arrivando alla Calata del Magnale, dove, invece, è stato costruito il pozzo di recupero, chiamato così perché sarà da lì che verrà estratta la talpa. Sulla base del cronoprogramma, una volta terminato il Microtunnel ci vorranno poi altri 10 mesi per la posa delle nuove tubazioni da parte di Eni, quindi altri 4 mesi per rimuovere le vecchie condutture. Si arriverà più o meno a metà 2022. A partire da quel momento potranno concludersi i lavori di resecazione e banchinamento della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, il cui primo lotto è stato realizzato nel 2011. L'obiettivo finale è arrivare ad allargare il canale dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro, e a 13 metri sulle sponde, e permettendo così il transito delle navi di ultima generazione. Un video sui lavori al seguente link: <https://youtu.be/053Hv3pC2RU>



Regione Toscana

Piombino, Isola d' Elba

Piombino: piano industriale e di investimento di JSW Steel Italy, il tavolo con il Ministero - Toscana Notizie

Faccia a faccia su **Piombino**, per discutere il rilancio del sito siderurgico, industriale e portuale con il ministro Stefano Patuanelli. Il presidente Eugenio Giani ha partecipato alla prima fase dell' incontro di oggi, convocato dal Ministero per lo sviluppo economico per fare il punto sul piano industriale e di investimento di Jsw Steel Italy. Erano convocati anche il Comune di **Piombino** e le organizzazioni sindacali. L' incontro è stato seguito per la Regione dal consigliere delegato, Gianni Anselmi. Pur comprendendo le più che legittime preoccupazioni sindacali sui tempi, Anselmi nel suo intervento ha sottolineato le parole ascoltate dal ministro circa la rilevanza strategica di **Piombino** - tanto quanto quella di Taranto -; la volontà del Governo di seguire anche lo sviluppo logistico portuale e la fornitura di rotaie a Rfi; la necessità di scelte definitive sugli assetti societari entro Natale 2020 (rispetto alle quali Invitalia sarà chiamata a contribuire con quanto servirà a rendere esecutivo il piano industriale messo a punto dal vice-presidente di JSW Steel Italy **Piombino**, Marco Carrai). 'E' chiaro - ha sottolineato Anselmi - che ci troviamo di fronte a una situazione in cui lo Stato è chiamato a colmare un vuoto di imprenditorialità privata, che permane dal 2008, superabile solo tramite un' evoluzione complessiva del sito siderurgico, industriale e portuale, con al centro la ripresa della produzione di acciaio e al contempo una diversificazione produttiva in attività ad essa complementari'. Il consigliere si è spinto oltre, chiedendo comunque l' intervento pubblico - 'anche nel caso in cui il privato non fosse disponibile a procedere' - nella misura in cui 'ne va della realizzazione di un' infrastruttura produttiva per l' acciaio strategica per il Paese e che non può essere lasciata solo in mano alle convenienze contingenti degli operatori del mercato'. In questa prospettiva la Regione Toscana ha già investito molto nell' ammodernamento del **porto** di **Piombino** creando le premesse per il processo di reindustrializzazione dell' area di crisi complessa, coordinato dal sottosegretario Alessia Morani. L' ingresso di Invitalia nella società controllata dal Gruppo Jsw, ha concluso Anselmi, è inoltre funzionale a una visione di politica industriale, tesa a riattivare una filiera produttiva interrotta per scelte industriali private, ovvero la fornitura di vergella da **Piombino** alla Bekaert su Figline Valdarno, altra vicenda che può essere rilanciata solo con un ingresso iniziale del pubblico, affiancando un investitore privato e con il possibile concorso di strumenti regionali.



Piombino: piano industriale e di investimento di JSW Steel Italy, il tavolo con il Ministero



Faccia a faccia su Piombino, per discutere il rilancio del sito siderurgico, industriale e portuale con il ministro Stefano Patuanelli. Il presidente Eugenio Giani ha partecipato alla prima fase dell'incontro di oggi, convocato dal Ministero per lo sviluppo economico per fare il punto sul piano industriale e di investimento di Jsw Steel Italy. Erano convocati anche il Comune di Piombino e le organizzazioni sindacali. L'incontro è stato seguito per la Regione dal consigliere delegato, Gianni Anselmi.

Pur comprendendo le più che legittime preoccupazioni sindacali sui tempi, Anselmi nel suo intervento ha sottolineato le parole ascoltate dal ministro circa la rilevanza strategica di Piombino - tanto quanto quella di Taranto -; la volontà del Governo di seguire anche lo sviluppo logistico portuale e la fornitura di rotaie a Rfi; la necessità di scelte definitive

Pur comprendendo le più che legittime preoccupazioni sindacali sui tempi, Anselmi nel suo intervento ha sottolineato le parole ascoltate dal ministro circa la rilevanza strategica di Piombino - tanto quanto quella di Taranto -; la volontà del Governo di seguire anche lo sviluppo logistico portuale e la fornitura di rotaie a Rfi; la necessità di scelte definitive

Autorità portuale, Giampieri in bilico tra faide Pd e screzi col M5S: ecco chi potrebbe salvarlo

ANCONA - Postscriptum in forma di premessa. Questa storia sarà ampiamente smentita. Ma è purissima verità, molto lontana dal coro greco sollevatosi ad Ancona dopo i fuochi, cioè le valutazioni avvenute tra fine agosto e fine settembre, la finestra dell' interpellò pubblicato dal ministero per tutte le 12 autorità di sistema portuale in scadenza.



Di Majo (AdSP): "Soddisfazione per la proposta della Regione di sospendere la tassa sulle concessioni demaniali"

Civitavecchia, 11 dicembre 2020 - Ho appreso con particolare soddisfazione la notizia riguardante la decisione da parte della Giunta regionale del Lazio di inserire nella proposta di legge di stabilità regionale la disapplicazione per il triennio 2021-2023 della tassa regionale sulle concessioni demaniali. Della opportunità di annullare definitivamente, alla luce di quanto avvenuto in altre regioni italiane, una tassa che rende meno competitivo il **porto** di **Civitavecchia**, avevo più volte parlato sia con gli assessori regionali competenti Mauro Alessandri (Trasporti) e Alessandra Sartore (Bilancio) sia con i consiglieri regionali del territorio e, in particolare, con l' Onorevole Marietta Tidei. In una lettera dello scorso aprile, inoltre, che dettagliava la situazione del network dei porti laziali a seguito della pandemia da coronavirus, avevo evidenziato l' opportunità di intraprendere iniziative congiunte tra la Regione Lazio e l' AdSP soprattutto per il rilancio del **porto** commerciale di **Civitavecchia**. Era ormai diventato basilare intervenire sulla riduzione e/o abrogazione di alcune imposte regionali, sia per le imprese operanti in **porto** sia per attrarre quelle che, eventualmente, hanno intenzione di insediarsi o avviare attività produttive port related nelle future aree della Zona Logistica Semplificata. A tale riguardo, era auspicabile che la Regione Lazio accogliesse favorevolmente la richiesta che da tempo perveniva da parte di diversi concessionari del **porto** di **Civitavecchia** volta proprio a sopprimere l' imposta regionale sui canoni concessori sul demanio portuale. A nome del **porto** di **Civitavecchia** nella sua totalità desidero pertanto ringraziare vivamente quanti hanno, attraverso l' adozione del provvedimento, mostrato sensibilità verso il nostro scalo marittimo in un momento particolarmente delicato in cui c' è assoluto bisogno di iniziative e provvedimenti che ne consentano l' immediato rilancio anche e soprattutto attraverso una concreta e proficua sinergia interistituzionale. Lo dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. Dott.ssa Giuliana Satta Ufficio Comunicazione Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Roma e del Lazio email: satta@portidioroma.it Cos' è immediapress (link: <http://corporate.adnkronos.com/02.php#Immediapress>) Disclaimer Immediapress (link: https://www.adnkronos.com/zoom/footer_disclaimer#immediapress)



Gaeta, gli interventi effettuati dall' AdSP a Calegna e La Pjaia resistono al maltempo

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale destinataria di un altro finanziamento di 60mila euro

Comunicato Stampa

Gaeta - Le ultime due ondate di maltempo, quelle tra sabato e domenica scorsa e del giorno dell' Immacolata, sono state l' occasione per verificare il successo dei due interventi di somma urgenza affidati dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** per affrontare una problematica che attendeva una risoluzione in due quartieri all' ingresso sud di Gaeta, Calegna e La Pjaia. 'Mentre si sono verificati non pochi disagi in altre parti della città - dichiara in una nota l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** -, l' intervento progettato e finanziato dall' AdSP ha permesso di disciplinare con successo l' irregimentazione delle acque chiare di origine piovana che in occasioni di abbondanti precipitazioni piovose, come quelle degli ultimi giorni, allagavano la carreggiata di via Lungomare Caboto. I due cantieri si erano aperti in maniera distinta l' uno dall' altro e hanno contribuito ora a risolvere un' emergenza che, denunciata a più riprese da tanti cittadini e operatori economici della zona, si riproponeva da tempo con maggiore frequenza anche a causa del peggiorato cambiamento climatico'. Gli interventi di somma urgenza promossi dalla filiale di Gaeta dell' AdSP hanno permesso di realizzare una nuova condotta per la raccolta, smaltimento e deflusso delle acque piovane . L' intervento si è concretizzato con il raddoppio della portata delle tubature di scarico, alcune delle quali sono state trovate occluse e decisamente datate nel tempo. I tecnici dell' AdSP in occasione delle ondate di maltempo di questi giorni hanno effettuato personalmente mirati sopralluoghi sui cantieri aperti e hanno verificato che la posa in opera, ad angolo, delle nuove tubazioni di scarico hanno permesso il deflusso delle acque piovane nonostante questi impianti si trovino a contatto con il moto ondoso del mare. L' AdSP si dichiara: ' Soddisfatta per aver contribuito a dare una soluzione ad una vecchia problematica che, con le bombe d' acqua provocate dal mutamento climatico, aveva assunto conseguenze serie sia per la mobilità in via Lungomare Caboto che per le attività economiche di tanti esercenti impegnati in questi due popolosi quartieri di Gaeta'. L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** ritiene di aver 'contribuito al rilancio urbanistico e funzionale del waterfront della città di Gaeta' ed è risultata, nel frattempo, destinataria nelle scorse settimane di un altro finanziamento che, pari a 60 mila euro e disponibile nell' esercizio finanziario 2020 della Regione Lazio, è finalizzato alla realizzazione del ' rifacimento di un tratto di marciapiede in via Lungomare Caboto ' in località Calegna'. 'Un' altra prova tangibile dell' AdSP - ha commentato il Presidente Francesco Maria di Majo - per migliorare ed ulteriormente qualificare l' arredo urbano di questo importante e popoloso quartiere di Gaeta su cui sarà effettuato un intervento storico come la delocalizzazione di tanti cantieri navali che hanno bisogno, alla luce della delibera Frattasi del Comune, di altri e migliori spazi per il loro definitivo rilancio economico e occupazionale'. Il Faro online - [Clicca qui per leggere tutte le notizie di Gaeta](#) [Clicca qui per iscriverti al canale Telegram, solo notizie di Gaeta.](#)



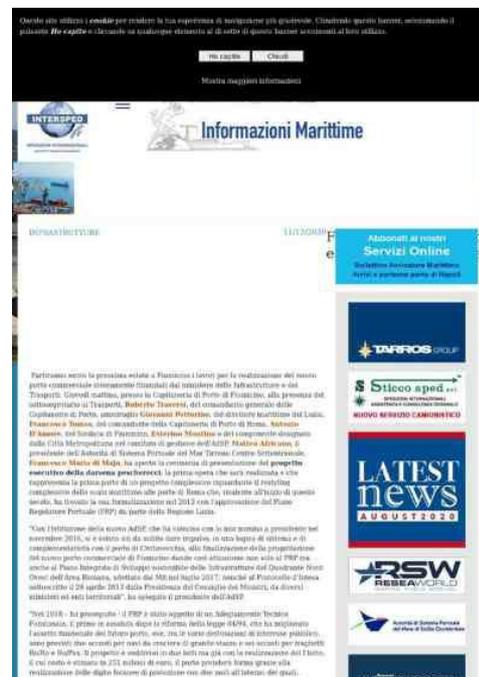
Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fiumicino, presentato il progetto esecutivo per la darsena pescherecci

È la prima parte di un progetto complessivo riguardante il restyling complessivo dello scalo marittimo alle porte di Roma

Partiranno entro la prossima estate a Fiumicino i lavori per la realizzazione del nuovo **porto** commerciale interamente finanziati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Giovedì mattina, presso la Capitaneria di **Porto** di Fiumicino, alla presenza del sottosegretario ai Trasporti, Roberto Traversi, del comandante generale delle Capitanerie di **Porto**, ammiraglio Giovanni Pettorino, del direttore marittimo del Lazio, Francesco Tomas, del comandante della Capitaneria di **Porto** di Roma, Antonio D' Amore, del Sindaco di Fiumicino, Esterino Montino e del componente designato dalla Città Metropolitana nel comitato di gestione dell' AdSP, Matteo Africano, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha aperto la cerimonia di presentazione del progetto esecutivo della darsena pescherecci, la prima opera che sarà realizzata e che rappresenta la prima parte di un progetto complessivo riguardante il restyling complessivo dello scalo marittimo alle porte di Roma che, risalente all' inizio di questo secolo, ha trovato la sua formalizzazione nel 2012 con l' approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) da parte della Regione Lazio. "Con l' istituzione della nuova AdSP, che ha coinciso con la mia nomina a presidente nel novembre 2016, si è voluto sin da subito dare impulso, in una logica di sistema e di complementarietà con il **porto** di **Civitavecchia**, alla finalizzazione della progettazione del nuovo **porto** commerciale di Fiumicino dando così attuazione non solo al PRP ma anche al Piano Integrato di Sviluppo sostenibile delle Infrastrutture del Quadrante Nord Ovest dell' Area Romana, adottato dal Mit nel luglio 2017, nonché al Protocollo d' Intesa sottoscritto il 29 aprile 2013 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, da diversi ministeri ed enti territoriali", ha spiegato il presidente dell' AdSP. "Nel 2018 - ha proseguito - il PRP è stato oggetto di un Adeguamento Tecnico Funzionale, il primo in assoluto dopo la riforma della legge 84/94, che ha migliorato l' assetto funzionale del futuro **porto**, ove, tra le varie destinazioni di interesse pubblico, sono previsti due accosti per navi da crociera di grande stazza e sei accosti per traghetti Ro/Ro e Ro/Pax. Il progetto è suddiviso in due lotti ma già con la realizzazione del I lotto, il cui costo è stimato in 251 milioni di euro, il **porto** prenderà forma grazie alla realizzazione delle dighe foranee di protezione con due moli all' interno dei quali, mediante opere di imbonimento a mare, verranno create banchine e piazzali per il ricovero pescherecci, il mercato ittico, la creazione di opere infrastrutturali per ospitare la cantieristica navale oltre che i servizi tecnico-nautici e delle Forze dell' ordine (Capitaneria di **Porto** e Guardia di Finanza). Inoltre sarà realizzata una darsena per l' attracco delle navi da crociera (con una banchina di lunghezza superiore ai 700 metri) e sarà consentito l' ormeggio dei battelli destinati al traffico fluviale passeggeri che giungerà nel cuore di Roma sino a Porta Portese (ex banchina dell' arsenale pontificio di S. Michele a Ripa) con la possibilità di creare nuovi itinerari storici Roma, alleggerendo altresì il traffico stradale. Sempre con il I lotto verranno assicurati fondali sufficienti in relazione alle attività previste e spazi di manovra delle navi con un bacino di rotazione di 500 metri di diametro". "Per quanto riguarda invece la sola darsena pescherecci, che ha un costo di realizzazione di circa 30 milioni di euro recentemente assegnati dal Mit all' AdSP all' interno dell' ultimo Fondo per gli investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, l' opera potrebbe essere presto cantierabile e, dopo la validazione del progetto esecutivo, potremo quindi procedere con il relativo bando per l'



aggiudicazione dei lavori già nei primi mesi dell' anno 2021. Il nuovo **porto** commerciale di Fiumicino rappresenta il nodo di completamento



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di un sistema logistico strategico per tutto il Paese, non solo per la posizione geografica, alle porte di Roma, ma soprattutto per la rilevanza degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti, quali l' aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci, Cargo City, Commercium, l' interporto, la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e GRA, che rendono questa area - ha concluso di Majo - la piastra intermodale per l' intera Italia centrale". Soddisfatto il sottosegretario ai Trasporti : "Oggi è un giorno importante - ha affermato Traversi - In una situazione emergenziale, quale è quella che stiamo vivendo a causa del coronavirus, il governo ha dimostrato come sia fondamentale investire sulla portualità e lo ha fatto con l' emanazione del decreto dello scorso agosto in cui è stata ricompresa anche la realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino". L' intero progetto, valutato positivamente dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) all' interno di un co-finanziamento pari a 195 milioni di euro nel complessivo master plan che riguarda anche il completamento delle opere del porto di Civitavecchia, è stato inserito nell' allegato infrastrutture al DEF ("Italia Veloce") tra gli interventi prioritari infrastrutturali per lo sviluppo del Paese.

Nuovo porto commerciale di Fiumicino, presentato il progetto esecutivo

GAM EDITORI

11 dicembre 2020 - Il nuovo **porto** commerciale di **Fiumicino** diventa realtà. Partiranno, infatti, entro la prossima estate i lavori per la realizzazione del I stralcio del I lotto funzionale delle opere strategiche interamente finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ieri il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha presentato il progetto esecutivo della darsena pescherecci, la prima opera che sarà realizzata e che rappresenta la prima parte di un progetto complessivo riguardante il restyling complessivo dello scalo marittimo alle porte di Roma che, risalente all' inizio di questo secolo, ha trovato la sua formalizzazione nel 2012 con l' approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) da parte della Regione Lazio. Arriva, quindi, alla fase esecutiva uno dei progetti sui quali si è maggiormente caratterizzata l' azione dell' AdSP negli ultimi quattro anni. "Con l' istituzione della nuova AdSP, che ha coinciso con la mia nomina a Presidente nel novembre 2016, si è voluto sin da subito dare impulso, in una logica di sistema e di complementarietà con il **porto** di **Civitavecchia**, alla finalizzazione della progettazione del nuovo **porto**

commerciale di **Fiumicino** dando così attuazione non solo al PRP ma anche al Piano Integrato di Sviluppo sostenibile delle Infrastrutture del Quadrante Nord Ovest dell' Area Romana, adottato dal MIT nel luglio 2017, nonché al Protocollo d' Intesa sottoscritto il 29 aprile 2013 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, da diversi Ministeri ed enti territoriali", ha spiegato il Presidente dell' AdSP. "Nel 2018 - ha proseguito - il PRP è stato oggetto di un Adeguamento Tecnico Funzionale, il primo in assoluto dopo la riforma della legge 84/94, che ha migliorato l' assetto funzionale del futuro **porto**, ove, tra le varie destinazioni di interesse pubblico, sono previsti due accosti per navi da crociera di grande stazza e sei accosti per traghetti Ro/Ro e Ro/Pax. Il progetto è suddiviso in due lotti ma già con la realizzazione del I lotto, il cui costo è stimato in 251 milioni di Euro, il **porto** prenderà forma grazie alla realizzazione delle dighe foranee di protezione con due moli all' interno dei quali, mediante opere di imbonimento a mare, verranno create banchine e piazzali per il ricovero pescherecci, il mercato ittico, la creazione di opere infrastrutturali per ospitare la cantieristica navale oltre che i servizi tecnico-nautici e delle Forze dell' ordine (Capitaneria di **Porto** e Guardia di Finanza). Inoltre sarà realizzata una darsena per l' attracco delle navi da crociera (con una banchina di lunghezza superiore ai 700 metri) e sarà consentito l' ormeggio dei battelli destinati al traffico fluviale passeggeri che giungerà nel cuore di Roma sino a Porta Portese (ex banchina dell' arsenale pontificio di S. Michele a Ripa) con la possibilità di creare nuovi itinerari storici a Roma, alleggerendo altresì il traffico stradale".



Civitavecchia, Italia Viva: "Musolino è il presidente ideale"

Redazione

Civitavecchia, Italia Viva: "**Musolino** è il presidente ideale" 11 Dicembre 2020 - Redazione Roma - "In bocca a lupo a **Pino Musolino**, che ieri ha ricevuto il parere favorevole alla sua nomina alla guida dell'Autorità portuale Civitavecchia da parte dell'Commissione trasporti della Camera". Lo dice Luciano Nobili, capogruppo di Italia Viva in Commissione trasporti alla Camera e relatore della nomina di **Musolino**. "**Musolino** - dice Nobili - ha un profilo assolutamente adeguato rispetto a questa sfida, per le capacità dimostrate nell'esperienza di guida dell'Autorità portuale di Venezia ed è consapevole delle importanti questioni da affrontare all'interno della più generale questione del rilancio di Civitavecchia. Tra queste, come ho ricordato durante la sua audizione, il supporto e l'incentivo al settore delle crociere nel quale Civitavecchia insieme a Barcellona è leader per il Mediterraneo, dopo la tremenda crisi di quest'anno; l'interlocuzione con Enel per le aree disponibili alla trasformazione della centrale da carbone a gas; il rafforzamento del traffico dei traghetti per la Sardegna e per la Spagna; il corretto sviluppo dei porti di Gaeta e Fiumicino, l'impegno per la digitalizzazione e la protezione delle strutture. In ogni caso il rilancio dell'Autorità portuale di Civitavecchia passa inevitabilmente dallo sblocco e completamento dell'entrata ferroviaria al porto e dell'ultimo tratto della trasversale Orte-Civitavecchia, infrastrutture fondamentali per la vocazione commerciale del porto", conclude l'esponente di IV.

Informative

Non è alcun partner integrato di decisione contata o "strategie" veri e propri specificati nella guida politica. Non è un'occasione di affiliazione di cui si è approfittata questa informazione, promossa e navigata di questa pagina, interagendo con un link e un pulsante di di fuori di questa informativa o continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Civitavecchia, Italia Viva: "Musolino è il presidente ideale"

11 DICEMBRE 2020 - Redazione

Roma - "In bocca a lupo a Pino Musolino, che ieri ha ricevuto il parere favorevole alla sua nomina alla guida dell'Autorità portuale Civitavecchia da parte dell'Commissione trasporti della Camera". Lo dice **Luciano Nobili, capogruppo di Italia Viva in Commissione trasporti alla Camera e relatore della nomina di Musolino**.

"Musolino - dice Nobili - ha un profilo assolutamente adeguato rispetto a questa sfida, per le capacità dimostrate nell'esperienza di guida dell'Autorità portuale di Venezia ed è consapevole delle importanti questioni da affrontare all'interno della più generale questione del rilancio di Civitavecchia. Tra queste, come ho ricordato durante la sua audizione, il supporto e l'incentivo al settore delle crociere nel quale Civitavecchia insieme a Barcellona è leader per il Mediterraneo, dopo la tremenda crisi di quest'anno; l'interlocuzione con Enel per le aree disponibili alla trasformazione della centrale da carbone a gas; il rafforzamento del traffico dei traghetti per la Sardegna e per la Spagna; il corretto sviluppo dei porti di Gaeta e Fiumicino, l'impegno per la digitalizzazione e la protezione delle strutture. In ogni caso il rilancio dell'Autorità portuale di Civitavecchia passa inevitabilmente dallo sblocco e completamento dell'entrata ferroviaria al porto e dell'ultimo tratto della trasversale Orte-Civitavecchia, infrastrutture fondamentali per la vocazione commerciale del porto", conclude l'esponente di IV.

Scriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo sviluppo due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Unisciti

Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Campania, piccola ripresa

Tra luglio e settembre il ro-ro cala del 7,8 per cento dopo essere sceso del 13 nel primo semestre. Nei primi nove mesi, container in calo del 7,4 per cento a 755 mila TEU. Rinfuse solide pareggiano i volumi. Dimezzato il movimento passeggeri

Napoli. In un quadro generale sempre fortemente condizionato dagli effetti della pandemia, il traffico ro-ro è il settore maggiormente in ripresa nei porti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia). Basti pensare che il forte calo del 13,1% raggiunto nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente si è ridotto nei tre mesi successivi fino a raggiungere il -7,8% con 9.499.650 tonnellate movimentate rispetto alle 10.306.077 tonnellate dei primi 9 mesi del 2019. Il settore dei container è quello che invece continua a registrare un calo sempre crescente dei traffici come conseguenza della forte contrazione che ha subito la domanda a causa della pandemia del Covid-19. Complessivamente, fino al mese di settembre si è registrato un calo del 7,4% dei traffici container rispetto al 2019 (755.955 teu nel 2020 contro 816.377 teu nel 2019). Nelle rinfuse solide e nelle rinfuse liquide diminuisce sempre più il divario rispetto agli equivalenti mesi del 2019, nello specifico nei primi 9 mesi del 2020 si è movimentato solo l'11,5% in meno delle rinfuse liquide mentre siamo ritornati agli stessi traffici dell'anno precedente per quanto riguarda le rinfuse solide.

Croceristi e passeggeri. Il settore crocieristico, riferisce l'Authority portuale, è finalmente ripartito nel porto di Napoli a partire dal mese di agosto, seppur con traffici inferiori di circa il 90% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente. Anche nel segmento passeggeri si sta lentamente accorciando il forte divario rispetto all'anno precedente, raggiungendo fino al mese di settembre il -54% dei traffici con 3.078.258 di passeggeri trasportati rispetto ai 6.687.409 dei primi 9 mesi del 2019.



AdSP Tirreno centrale: dal mondo della cultura e delle associazioni un appello affinché collaborazioni e progetti in corso possano proseguire

(FERPRESS) - Roma, 11 DIC - Esponenti della Comunità culturale e scientifica e delle Associazioni hanno inviato un appello ai ministri dei Trasporti, dei Beni Culturali, dell' Ambiente e dell' Università in vista della scelta della nuova governance dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. "La grave crisi sanitaria sta mostrando al Paese e al mondo l' importanza della Cultura e della Ricerca quali riferimenti certi e incontestabili delle scelte politiche a garanzia dell' interesse pubblico sulle istanze privatistiche. La governance dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** - si legge nella missiva - è in conclusione del proprio mandato e, a breve, il Ministro competente sarà chiamato a scegliere tra coloro che hanno presentato la propria candidatura. Negli ultimi quattro anni, l' **Autorità** di **Sistema Portuale**, sotto la guida del Presidente Pietro Spirito e del Segretario Generale Francesco Messineo, ha dialogato costantemente e proficuamente con la comunità culturale e scientifica nonché con le associazioni, realizzando un cambio di paradigma culturale rispetto al passato quando il porto era riservato solo a pochi portatori d' interesse. In particolare, tra le collaborazioni tuttora in corso, si ricordano le Università (Parthenope, Federico II, Vanvitelli,), gli Enti di ricerca (CNR,), le Istituzioni culturali (MANN, Teatro San Carlo, Museo di Capodimonte, INU Campania, aniai Campania, Community Psychology Lab,), le Associazioni (Propeller, ATENA, Friends of Molo San Vincenzo, Accogliere ad Arte, Rotary, Associazione Italiana Giovani per l' Unesco, Sii Turista della Tua Città, Vivo a Napoli, Arci Pesca FISA Campania,). "Si auspica - conclude la missiva - che l' attuale governance dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** possa proseguire, in continuità, il dialogo con la Comunità culturale e scientifica e con le Associazioni, garantendo le collaborazioni e i progetti in corso, in una visione del porto come bene comune. Consulta l' appello.



Gente e Territorio

Napoli

L' appello al Governo per la riconferma della governance dell' Autorità portuale

scritto da Redazione 11 Dicembre 2020

Si è ancora in attesa del paventato cambio al vertice dell' **Autorità portuale** di Napoli, che comprende anche Salerno e Castellammare. Dandovi conto delle relative polemiche esplose un paio di settimane fa, vi abbiamo raccontato dell' appello rivolto al Governo da parte di svariati esponenti del mondo accademico, scientifico e professionale per la riconferma dell' attuale Presidente Pietro Spirito . Ebbene, il numero di adesioni all' iniziativa continua a crescere e ci sembra quindi utile proporvi il testo integrale della petizione con l' elenco completo, ad oggi, dei firmatari. S.E. la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli - S.E. il Ministro per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, Dario Franceschini - S.E. il Ministro dell' Università e della Ricerca, Gaetano Manfredi - S.E. il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Sergio Costa. Prima la Cultura e la Ricerca anche nei Porti La grave crisi sanitaria sta mostrando al Paese e al mondo l' importanza della Cultura e della Ricerca quali riferimenti certi e incontestabili delle scelte politiche a garanzia dell' interesse pubblico sulle istanze privatistiche. La governance dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** è in conclusione del proprio mandato e, a breve, il Ministro competente sarà chiamato a scegliere tra

coloro che hanno presentato la propria candidatura. Negli ultimi quattro anni, l' **Autorità di Sistema Portuale**, sotto la guida del Presidente Pietro Spirito e del Segretario Generale Francesco Messineo, ha dialogato costantemente e proficuamente con la comunità culturale e scientifica nonché con le associazioni, realizzando un cambio di paradigma culturale rispetto al passato quando il porto era riservato solo a pochi portatori d' interesse. In particolare, tra le collaborazioni tuttora in corso, si ricordano le Università (Parthenope, Federico II, Vanvitelli,), gli Enti di ricerca (CNR,), le Istituzioni culturali (MANN, Teatro San Carlo, Museo di Capodimonte, INU Campania, Aniai Campania, Community Psychology Lab,), le Associazioni (Propeller, ATENA, Friends of Molo San Vincenzo, Accogliere ad Arte, Rotary, Associazione Italiana Giovani per l' Unesco, Sii Turista della Tua Città, Vivo a Napoli, Arci Pesca FISA Campania,). Si auspica che l' attuale governance dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** possa proseguire , in continuità , il dialogo con la Comunità culturale e scientifica e con le Associazioni, garantendo le collaborazioni e i progetti in corso, in una visione del porto come bene comune. Francesca Amirante , Fondatrice Associazione Accogliere ad Arte Caterina Arcidiacono , Coordinatore Community Psychology Lab Università degli Studi di Napoli Federico II Paola Avallone , Dirigente di Ricerca CNR Istituto di Studi sul Mediterraneo 2 Aldo Aveta , Emerito nell' Università degli Studi di Napoli Federico II Napoli Barbara Bonciani , Assessore al Porto del Comune di Livorno e Università degli Studi di Pisa Giovanni Carlo Bruno , Ricercatore CNR Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo Sylvain Bellinger , Direttore del Museo Nazionale di Capodimonte Giorgio Budillon , Ordinario Università degli Studi di Napoli Parthenope Mario Buono , Coordinatore del Dottorato Innovazione Ambiente e Design Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli Osvaldo Cammarota , Presidente regionale Arci Pesca FISA Campania Ugo Carughi , Presidente Do.Co.Mo.Mo. Italia Onlus Salvatore Capasso , Direttore CNR Istituto di Studi sul Mediterraneo Alessandro Castagnaro , Presidente ANIAI e Aniai Campania Gerardo Cennamo , Università Telematica Internazionale Uninettuno Maria Cerreta , Direttore Master Pianificazione e Progettazione Sostenibile delle Aree Portuali Università degli Studi di Napoli Federico II Massimo Clemente , Direttore CNR Istituto di Ricerca



HOME ARHITEAT - FOMINELI 2021 LAVORI IN CORSO SCUOLA CULTURA IN ITALIA E NEL MONDO - CAMPANIA

Home > News > L' appello al Governo per la riconferma della governance dell' Autorità portuale

L' appello al Governo per la riconferma della governance dell' Autorità portuale



Si è ancora in attesa del paventato cambio al vertice dell' Autorità portuale di Napoli, che comprende anche Salerno e Castellammare. Dandovi conto delle relative polemiche esplose un paio di settimane fa, vi abbiamo raccontato dell' appello rivolto al Governo da parte di svariati esponenti del mondo accademico, scientifico e professionale per la riconferma dell' attuale Presidente Pietro Spirito . Ebbene, il numero di adesioni all' iniziativa continua a crescere e ci sembra quindi utile proporvi il testo integrale della petizione con l' elenco completo, ad oggi, dei firmatari.

S.E. la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli - S.E. il Ministro per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, Dario Franceschini - S.E. il Ministro dell' Università e della Ricerca, Gaetano Manfredi - S.E. il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Sergio Costa.

Prima la Cultura e la Ricerca anche nei Porti

La grave crisi sanitaria sta mostrando al Paese e al mondo l' importanza della Cultura e della Ricerca quali riferimenti certi e incontestabili delle scelte politiche a garanzia dell' interesse pubblico sulle istanze privatistiche. La governance dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è in conclusione del proprio mandato e, a breve, il Ministro competente sarà chiamato a scegliere tra coloro che hanno presentato la propria candidatura. Negli ultimi quattro anni, l' Autorità di Sistema Portuale, sotto la guida del Presidente Pietro Spirito e del Segretario Generale Francesco Messineo, ha dialogato costantemente e proficuamente con la comunità culturale e scientifica nonché con le associazioni, realizzando un cambio di paradigma culturale rispetto al passato quando il porto era riservato solo a pochi portatori d' interesse. In particolare, tra le collaborazioni tuttora in corso, si ricordano le Università (Parthenope, Federico II, Vanvitelli,), gli Enti di ricerca (CNR,), le Istituzioni culturali (MANN, Teatro San Carlo, Museo di Capodimonte, INU Campania, Aniai Campania, Community Psychology Lab,), le Associazioni (Propeller, ATENA, Friends of Molo San Vincenzo, Accogliere ad Arte, Rotary, Associazione Italiana Giovani per l' Unesco, Sii Turista della Tua Città, Vivo a Napoli, Arci Pesca FISA Campania,). Si auspica che l' attuale governance dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale possa proseguire , in continuità , il dialogo con la Comunità culturale e scientifica e con le Associazioni, garantendo le collaborazioni e i progetti in corso, in una visione del porto come bene comune.

LA NOSTRA NEWSLETTER

iscriviti alla nostra newsletter per ricevere ogni giorno gli ultimi articoli della tua città.

Nome:
Cognome:
E-mail:
ISCRIVITI

SPONSOR





Gente e Territorio

Napoli

Emanuela Coppola , Istituto Nazionale Urbanistica Campania Tom Daamen , Delft University of Technology Maurizio de Giovanni , scrittore, sceneggiatore e drammaturgo Gian Aldo Della Rocca , Presidente Fondazione Aldo Della Rocca Ente Morale Studi di Urbanistica Paul de Laac , Delft University of Technology Marcella De Martino , Primo Ricercatore CNR Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo Pasquale De Toro , Direttore Centro di Ricerca Interdipartimentale Arturo Calza Bini Università degli Studi di Napoli Federico II Gabriella Esposito , Primo Ricercatore CNR Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo Pietro Evangelista , Dirigente di ricerca CNR Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo Italo Ghidini , Segretario Generale ANIAI Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti Italiani e Aniai Campania Paolo Giordano , Coordinatore Dottorato di Ricerca in Architettura, Disegno Industriale e Beni Culturali Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli Roberto Giovane di Girasole , Presidente Rotary Club Napoli Est Paolo Giulierini , Direttore del MANN Museo Archeologico Nazionale di Napoli Carola Hein , Delft University of Technology Marina Iorio , Ricercatrice CNR Istituto di Scienze Marine Bianca Gioia Marino , Ordinario Università degli Studi Napoli Federico II Massimo Marrelli , Rettore Emerito Università degli Studi di Napoli Federico II Umberto Masucci , Presidente The International Propeller Clubs Ports of Italy Francesco Domenico Moccia , Presidente Istituto Nazionale di Urbanistica Campania e Ordinario Università degli Studi di Napoli Federico II Marco Molino , Corriere del Mezzogiorno Alberto Moroso , Presidente Associazione Italiana di Tecnica Navale Alfonso Morvillo , Dirigente di ricerca CNR Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo Raffaella Papa , CSR Gate Corporate Social Responsibility Rosario Pavia , INU Istituto Nazionale di Urbanistica Coordinatore Community Porti e Università degli Studi 'Gabriele d' Annunzio' di Chieti-Pescara Antonella Pazzanese , cdp immobiliare Ivo Rendina , Direttore CNR Istituto di Scienze Applicate e Sistemi Intelligenti "Eduardo Caianiello" Valentina Rossi , Ricercatore CNR Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo Michelangelo Russo , Direttore Dipartimento di Architettura Università degli Studi di Napoli Federico II Raffaella Salvemini , Primo Ricercatore CNR Istituto di Studi sul Mediterraneo Francesco Sansone , Cenacolo di Valore Giovanni Savoldelli , Generale Aeronautica Militare Daniela Savy , Università degli Studi di Napoli Federico II Andrea Soricelli , Direttore Dipartimento di Scienze Motorie e del Benessere Università degli Studi di Napoli Parthenope Francesca Tolve , CNR Unità Relazioni Europee e Internazionali Sergio Zeuli , Consiglio di Presidenza della Giustizia Amministrativa Giovanna Accardo, Elisabetta Amisano, Anna Maria Arioli, Liliana Baculo, Caterina Barba, Rosaria Battarra, Anita Bianco, Giuseppe Bianco, Alberto Boccaccio, Andrea Boitani, Luisa Bordato, Martina Bosone, Paolo Bosso, Pia Brancaccio, Nicole Bruno, Carmela Buono, Federico Capobianco, Gioconda Cafiero, Patrizia Caiazza, Marianna Calabrese, Alessandro Capece, Mariarosaria Cappelli, Emiliano Carnieri, M.AntoniettaCasamassima, Giuseppe Alfonso Cassino, Bruno Castaldo, Susanna Castiello, Lucia Cavola, Corrado Castagnaro, Eugenio Catello, Filomena Chirulli, Camelia Chivaran, Vincenzo Ciruzzi, Paola Clarizia, Francesco Clemente, Maria Fabrizia Clemente, Sonia Coccozza, Michela Colanieri, 4 Guida Coluccio, Michele Coppola, Giorgio Cossu, Paolo Costa, Sara Costabile, Marino Crudo, Daniela Cuomo, Fabio Curcio, Gaia Daldanise, Nicoletta Daldanise, Marco Daniele, Caterina D' Alessio, Brunella D' Ambra, Antonio d' Angiò, Marina D' Antonio, Maria Cristina D' Uva, Giorgia De Alfieri, Francesco De Bartolo, Antonella de Cristofaro, Maria Luisa de Cristofaro, G. Andrea de Domenico, Antonella De Falco, Sonia De Falco, Stefano De Falco, Francesca De Felice, Stefano de Luca, Paolo De Martino, Eugenio De Rosa, Bruno De Simone, Giovanni Diassise, Antonio Di Capua, Antonio Dieni, Fortuna Dieni, Antonietta Dini, Ciro Di Donna, Galliano Di Marco, Mario Di Meo, Patrizia Di Monte, Francesco Ernoli, Maria Gabriella Errico, Benedetta Ettore, Marco Facchini, Vincenza Falcone, Barbara Fammilume, Marco Fasciglione, Antonio Fenicia, G. Fabrizio Ferrazzano, Francesco Fevola, Adriano Figurato, Achille Flora, Gianmario Fragiaco, Benedetto Franceschi, Fabrizio Formati, Giovanni Formisano, Marina Fumo, Stefano Fusco, Mario

Fusillo, Rosaria Fusillo, Umberto Gagliardi, Lorenzo Gallico, Alessandro Galleani, Maria Gallotto, Pierpaolo Gallucci, Giuliano Galluccio, Luca Galluccio, Federico Garolla di Bard, Giulio Gencarelli, Gioia Ghezzi, Andrea Giovannini, Salvatore Giufini, Giovanna Giugliano, Rosa Maria Giusto, Salvo Iavarone, Andrea Imbrota, Emma Labruna, Michele Lambiase, Luigi Landolfi, Elena Laudante, Teresa Leone, Emilia Leonetti, Leonora Liccardi, Fabio Magnotti, Marialuisa Maiello, Alessandra Mancino, Assunta Martone, Paola Martucci, Elisabetta Masucci, Loredana Matta, Matteo Melandri, Antonietta Mellone, Massimo



Gente e Territorio

Napoli

Menegozzo, Serena Micheletti, Giustina Micheluzzi, Irene Milani, Emanuela Motta, Giovanni Mottura, Francesca Muccelli, Salvatore Napolitano, Stefania Oppido, Alba Ovcinnicoff, Paolo Palumbo, Cristian Pantano, Maria Paradiso, Anna Parisi, Vittorio Pasquino, 5 Alessandro Perlingieri, Giulia Perlingieri, Giovanni Pirozzi, Pippo Pirozzi, Roberto Poletti, Giuliano Poli, Rossana Precali, Paola Primicerj, Angela Procaccini, Eugenio Pugliese Carratelli, Stefania Ragozino, Brunella Rallo, Agostino Rifici, Antonio Riva, Angela Romeo, Angelo Ruggiero, Sabrina Sacco, Bruno Sammarco, Pina Santomarino, Diana Sarto, Roberto Scanarotti, Francesco Scardaccione, Giuseppe Schiattarella, Giuseppe Senatore, Carlo Silva, Michele Simeone, Enrico Spasiano, Paolo Sordino, Filippo Soricelli, Biancamaria Sparano, Maria Grazia Spronati, Simona Stella, Luca Stoelker, Stefano Talamo, Carlotta Telesca, Adriana Trematerra, Monica Urso, Egbert Van Mafferr, Antonio Vecchione, Assunta Veneziano, Carlo Viggiani, Catello Vitiello, Ilaria Vitiello, Gianluca Vosa.

Perché non crediamo ai sostenitori di Pietro Spirito

di Giancarlo Tommasone Una lettera di endorsement che porta in calce 213 firme, di nomi più o meno noti del panorama culturale e scientifico (campano e italiano), e non solo, è stata indirizzata a quattro ministri (Paola De Micheli , Mit; Dario Franceschini , Beni culturali; Gaetano Manfredi , Università; Sergio Costa , Ambiente). Per quale motivo? Per chiedere la conferma del presidente Pietro Spirito (mandato scaduto lo scorso 5 dicembre) alla guida dell' Adsp del Mar Tirreno centrale. La missiva si intitola «Prima la Cultura e la Ricerca anche nei Porti», vi si può leggere: «Negli ultimi quattro anni, l' **Autorità di Sistema Portuale**, sotto la guida del Presidente Pietro Spirito e del Segretario Generale Francesco Messineo , ha dialogato costantemente e proficuamente con la comunità culturale e scientifica nonché con le associazioni, realizzando un cambio di paradigma culturale rispetto al passato quando il porto era riservato solo a pochi portatori d' interesse». ad A questo punto, però va fatta una considerazione. Si parla infatti di «portatori di interesse», ma ci si chiede - premettendo che ognuno può esprimere la sua opinione rispetto alla dimensione dell' Adsp e del suo presidente - e a che titolo intervenga, la stragrande maggioranza dei firmatari, riguardo a una realtà complessa come il porto di Napoli e di Piazzale Pisacane. I firmatari, è evidente, per l' incarico o la professione svolta, non hanno le competenze adatte né conoscono le criticità dello scalo, i fallimenti collezionati in questi ultimi anni dai vertici dell' Adsp, né contezza dell' economia **portuale**. Non sono operatori che investono nel porto decine di milioni di euro l' anno, operatori che in una lettera, precedente a quella dei 213, avevano tra l' altro, chiesto il cambio al vertice dell' Authority. Tra i firmatari anche lo scrittore Maurizio De Giovanni e i direttori di due musei Molto più probabilmente, la stragrande maggioranza dei 213 firmatari, conosce piuttosto la figura dinamica, esuberante, di un presidente che si fa intervistare (spesso a pagamento), è protagonista della vita cittadina e, che sicuramente, ha un' ottima capacità di aggregazione. Ci si domanda ancora cosa c' entrino con il porto di Napoli, figure - solo per citarne alcune - come Francesca Amirante , fondatrice dell' associazione «Accogliere ad Arte», oppure Sylvain Bellinger , direttore del Museo Nazionale di Capodimonte, o Paolo Giulierini , direttore del Museo Archeologico Nazionale di Napoli, o addirittura lo scrittore e sceneggiatore Maurizio De Giovanni . Parliamo di eccellenze, per carità, ma di eccellenze nel proprio campo di azione. Spirito trova lo sponsor anche di un assessore, ma non del Comune di Napoli, si tratta di Barbara Bonciani , delegata al Porto del Municipio di Livorno, quindi, si presume con conoscenza nulla rispetto alle problematiche dello scalo partenopeo. Stessa cosa dicasi per Giovanni Savoldelli , Generale dell' Aeronautica Militare, che ipotizziamo, potrà contare su altre profonde conoscenze, ma non su quelle relative alla portualistica. Nella lista degli endorser compare anche il nome di giornalisti e di dipendenti dell' Authority Va inoltre sottolineato, che tra i 213 endorser ci sono dei giornalisti. Perché dei professionisti che devono essere terzi rispetto alla dimensione degli argomenti da trattare nei propri articoli, si schierano a favore di un manager? Nel caso in cui questo manager andrà via o sarà confermato, come potrà un lettore essere certo che l' autore di quell' articolo non stia parlando da tifoso, piuttosto che da osservatore imparziale? Ciò che salta pure agli occhi, a chi conosce la realtà del porto, è che tra i firmatari «meno famosi» ci sono molti dipendenti dell' Adsp del Mar Tirreno centrale. Una su tutti, Emilia Leonetti , responsabile dell' Ufficio stampa e del sito web dell' **Autorità portuale** di Napoli. Ma a siglare la missiva c' è pure chi è stato assunto direttamente da Pietro Spirito. Chiudiamo con una curiosità, sottolineando che potrebbe trattarsi di un caso di





Stylo 24

Napoli

di sponsor, ci sono anche due persone che hanno lo stesso cognome dell' attuale compagna del presidente Pietro Spirito.

MANFREDONIA A CAUSA DEL VENTO DI SCIROCCO. L' ARMATORE CONOSCITORE: «ASSURDO METTERE IN FORSE LE NOSTRE IMBARCAZIONI COSTRETTE A CERCARE ALTRI RIPARI»

Porto insicuro, scoppia la protesta

L' ultima burrasca ha rischiato di provocare danni a un centinaio di pescherecci

MANFREDONIA. «Non è la prima volta e non sarà l' ultima, occorre intervenire prolungando il Molo di levante per garantire la sicurezza del porto, non possiamo mettere a repentaglio i nostri pescherecci». I pescatori sono arrabbiati. La burrasca che si è abbattuta sul porto ha causato serie difficoltà ai pescherecci ormeggiati lungo le banchine del molo commerciale. Il forte vento di scirocco che da sud sale verso il golfo, penetra nel bacino portuale agitando le acque al punto da mettere a repentaglio gli ormeggi e quindi i natanti. Oltre una cinquantina di motopesche sono state costrette, tra mille difficoltà e rischi (un pescatore è caduto in mare ed è stato salvato a fatica), di rifugiarsi nell' attiguo porto turistico "Marina del Gargano" che ha l' imbocco più protetto dai venti del sud. Una situazione di grave pericolo che mette in agitazione i pescatori. «La storia si ripete: in pericolo sono le nostre imbarcazioni» rileva stizzito l' armatore Michele Conoscitore. «Molti di noi siamo stati costretti in tutta fretta a mettere in salvo i pescherecci nel porto turistico. Oltre ai pericoli imminenti, siamo stati costretti a sbrigare pratiche burocratiche e sopportare costi aggiuntivi per il ricovero dei pescherecci. Non

si può accettare - protesta - che una flottiglia peschereccia che ha un suo porto debba essere costretta a transitare sia pure occasionalmente in un altro per motivi di sicurezza». La richiesta che i pescatori avanzano in coro è quella del prolungamento del Molo di levante di circa un duecento metri per mettere in sicurezza il bacino portuale. «E' un problema che si ripete periodicamente e che come associazione abbiamo denunciato in passato» interviene con una nota Enrica Amodeo, presidente dell' Associazione culturale e politica "Manfredonia Nuova" ricordando i danni della mareggiata del 2019. «Il porto commerciale - dettaglia - non offre un giusto riparo dai venti di scirocco alle imbarcazioni ormeggiate costringendo gli armatori a trasferirle altrove affrontando rischi e oneri straordinari. Occorre con urgenza provvedere alla messa in sicurezza del porto commerciale». Escluso il Comune che non ha competenza sul porto, e la Capitaneria di porto che ha ben altre competenze e che in ogni caso, come ha con fermato il comandante Giuseppe Turiano, «abbiamo in ogni caso segnalato l' esistenza del problema sicurezza», ad essere direttamente e operativamente interessata è l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Autorità portuale che il problema sicurezza del porto di Manfredonia lo ha in agenda. Purtroppo il porto di Manfredonia non è dotato del Piano regolatore», ha dichiarato alla "Gazzetta" il presidente Ugo Patroni Griffi. «I problemi della portualità di Manfredonia sono tanti» rileva. «Stiamo cercando di dare una accelerata alla redazione di un piano regolatore portuale senza del quale non è possibile fare alcun intervento. Nella progettazione che andremo ad elaborare inseriremo anche la variante al Molo di levante del porto commerciale. Non è cosa semplice, occorrono studi e rilievi. Poi naturalmente occorreranno i finanziamenti». E qui si aprono scenari impercettibili. Quel che continua a mancare e da decenni, è una politica di sostegno al porto (anche al porto) che veda accomunati quanti eletti ai vari livelli dell' apparato pubblico, in una battaglia comune. Michele Apollonio.



L' Authority illustra i risultati raggiunti Il Consiglio approva tutti i punti all' odg

Il porto di Gioia Tauro L' Authority illustra i risultati raggiunti È stata convocata per mercoledì 16 dicembre, alle ore 10, una conferenza stampa da parte del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, presso la sala del Comitato portuale dell' Ente. Nell' occasione saranno illustrati i risultati raggiunti nel 2020 e i traguardi del prossimo futuro per il porto che movimenterà milioni di container. All' incontro con gli organi di stampa prenderanno parte anche il presidente facente funzioni della Regione Antonino Spirli, il sindaco del Comune di San Ferdinando Andrea Tripodi e il sindaco del Comune di Gioia Tauro Aldo Alessio. Candidoni Il Consiglio approvati tutti i punti all' odg Il Consiglio comunale ha approvato all' unanimità tutti gli argomenti all' ordine del giorno. Dopo l' esposizione da parte del sindaco Vincenzo Cavallaro, assistito dal segretario comunale Attilio Meliaddò, il consesso presieduto da Emanuela Sorrenti ha dato il via libera per alzata di mano a: assestamento e salvaguardia degli equilibri di bilancio; destinazione avanzo di amministrazione; ratifica variazioni di bilancio anno 2020 e approvazione convenzione per affidamento servizio di tesoreria comunale a Poste italiane. Erano presenti i consiglieri: Salvatore Cotronea, Antonino Gatto, Emanuela Sorrenti, Gabriele Larocca, Francesco Pisano, Giuseppe Eburnea e Ferdinando Mamone. Assenti Vittorio Eburnea, Biagio Laruffa e Marianna Montorro.(m.m.)



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Fondale a quota -11 per navi più grandi il progetto in 4 mesi

Una società romana vince l'appalto dell'Autorità portuale Deiana: «Dragaggio, fase cruciale. Spenderemo 50 milioni» L' ISOLA BIANCA»IL MAXI CANTIERE

DI GIANDOMENICO MELE

wOLBIALa Seacon Srl si è aggiudicata la progettazione degli interventi di dragaggio nel porto di Olbia. Si tratta del primo fondamentale passo nella imponente opera di escavo che restituirà competitività allo scalo Isola Bianca. I dragaggi nel porto di Olbia rappresentano, infatti, la condizione necessaria per il mantenimento dei traffici commerciali e crocieristici. Allo stesso tempo sono indispensabili per garantire una migliore salute del golfo. Il costo complessivo dell' opera, finanziata dall' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna, sarà di circa 50 milioni di euro. I dragaggi nel golfo di Olbia entrano così ufficialmente nella fase operativa. Progettazione. Ieri mattina è stata pubblicata l' aggiudicazione della progettazione dell' opera alla società Seacon Srl. Con un ribasso del 45,2 per cento sull' importo a base d' asta, pari a circa 350mila euro, e un punteggio complessivo di 96,4 su 100, la società romana si è posizionata al primo posto in graduatoria rispetto alle altre due partecipanti: Acquatecno Srl e Technital Spa. La Seacon - una volta concluse le verifiche previste della normativa vigente - entro 120 giorni dalla firma del contratto dovrà produrre tutta la documentazione progettuale, finanziaria e amministrativa propedeutica all' appalto dell' opera. Quest' ultima porterà la profondità della canaletta di accesso al porto ad un minimo di 11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di 10 metri. Caratteristiche fondamentali per rendere competitivo lo scalo, in previsione della graduale ripresa dei traffici merci che, già dal 2021, stando alle stime, segnerebbero una piccola crescita e, per quanto riguarda le crociere, una ripresa graduale che si assesterà ai livelli pre-Covid entro il 2023. Opera strategica. «Il lungo percorso verso la realizzazione dei dragaggi nel porto di Olbia è ufficialmente giunto a una fase cruciale e fondamentale per il proseguo dell' iter autorizzativo - spiega Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità di sistema** del Mare di Sardegna -. È stata individuata la società che, nei prossimi quattro mesi, lavorerà alla redazione del progetto dell' escavo. Un iter la cui prima fase è già stata anticipata da studi e monitoraggi condotti dal nostro ente, con la preziosa collaborazione dell' Ispra, i cui risultati sono stati presentati, nel mese di settembre, ai principali soggetti interessati. Tale procedura restituirà un pacchetto completo delle necessarie autorizzazioni e nullaosta previsti dalle norme, garantendo tempi più celeri per la realizzazione dell' escavo. Un' opera ambiziosa, considerata la più consistente per costo, pari a 50 milioni di euro, finora realizzata nel porto di Olbia». Canaletta. Fondamentali anche gli interventi che verranno effettuati nella canaletta d' accesso, la cui profondità sarà portata a quota meno undici metri sul livello del mare, in modo da poter consentire l' arrivo e l' attracco in sicurezza delle navi. Tale intervento risulta essere coerente con il miglioramento dell' accessibilità nei collegamenti marittimi. Il programma sui fabbisogni infrastrutturali dei porti di interesse nazionale, come quello Isola Bianca, prevede, laddove necessario e in coerenza con la visione strategica, un aumento selettivo della capacità **portuale** nei segmenti Ro-Ro e container.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Area portuale più competitiva

Appaltati i lavori di dragaggio per cinquanta milioni di euro

Promettono di far acquisire allo scalo **portuale** di Olbia una maggiore competitività, sia per quanto riguarda il traffico merci sullo scalo Cocciani che per quello crocieristico sull' Isola Bianca: sono stati appaltati alla Seacom srl i lavori di dragaggio nel porto olbiese. Ieri l' **Autorità** di **sistema** di **portuale** del Mare di Sardegna con un decreto del presidente Massimo Deiana annuncia l' entrata ufficiale nella fase operativa dei lavori appaltati per un costo complessivo stimato di circa 50 milioni di euro. I lavori porteranno la profondità della canaletta di accesso al porto ad un minimo di 11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di 10 metri. La società romana è al primo posto in graduatoria rispetto alle altre due partecipanti, la Acquatecno Srl e la Technital Spa, presentando un ribasso del 45,2 per cento sull' importo a base d' asta, pari a circa 350 mila euro. «Il lungo percorso verso la realizzazione dei dragaggi nel porto di Olbia è ufficialmente giunto ad una fase cruciale e fondamentale per il proseguo dell' iter autorizzativo - ha commentato Deiana - si tratta di un primo passo fondamentale, un' opera ambiziosa, considerata la più consistente per denaro investito e impiegato finora realizzata nel porto di Olbia». Gli interventi programmati sono ritenuti fondamentali per mantenere alto il livello di competitività dello scalo del nord est. (a. bri.)



Porti: Olbia, 50 mln per dragaggio scalo merci e crociere

Aggiudicata la progettazione dell'intervento di escavo

(ANSA) - OLBIA, 11 DIC - Via ai dragaggi per potenziare il porto di Olbia anche in vista di un ulteriore sviluppo dei settori crociere e merci. È l'intervento economicamente più consistente- spiega l' Authority- della storia dello scalo del nord est: circa 50 milioni di euro. Aggiudicata oggi la progettazione dell'intervento di escavo. L' opera programmata dall' **Autorità di Sistema Portuale**, che avrà un costo stimato complessivo di circa 50 milioni di euro, porterà la profondità della canaletta di accesso al porto a un minimo di 11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di 10. Misure fondamentali per mantenere alto il livello di competitività dello scalo gallurese in previsione della graduale ripresa dei traffici merci che, già dal 2021, stando alle stime, segnerebbe già una piccola crescita e, per quanto riguarda le crociere, una ripresa graduale che si assesterà ai livelli pre-covid entro il 2023. "Il lungo percorso verso la realizzazione dei dragaggi nel porto di Olbia è ufficialmente giunto ad una fase cruciale e fondamentale per il proseguo dell' iter autorizzativo - spiega Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna- Un' opera ambiziosa, quella dei dragaggi nel golfo, considerata la più consistente per costo, pari a 50 milioni di euro, finora realizzata nel porto di Olbia". (ANSA).



Informare

Olbia Golfo Aranci

Aggiudicata la gara per la progettazione degli interventi di dragaggio nel porto di Olbia

Il lavoro è stato commissionato alla Seacon Srl L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha aggiudicato alla società Seacon Srl la progettazione delle attività di dragaggio nel golfo di **Olbia**, un consistente intervento di escavo - ha sottolineato l' ente - che consentirà il potenziamento del **porto** di **Olbia** e nuovo appeal per il settore crocieristico incentrato nell' area portuale dell' Isola Bianca e per quello delle merci nell' area portuale Cocciani. La società romana Seacon si è aggiudicata la gara con un ribasso del 45,2% sull' importo a base d' asta, pari a circa 350mila euro, ed un punteggio complessivo di 96,4 su 100. Come da disciplinare di gara, una volta concluse le verifiche previste della normativa vigente, entro 120 giorni dalla firma del contratto la Seacon dovrà produrre tutta la documentazione progettuale, finanziaria e amministrativa propedeutica all' appalto dell' opera e consegnare all' AdSP un pacchetto "chiavi in mano", corredato di tutti i nullaosta e degli atti di assenso da parte degli enti competenti, così come previsto dalla complessa normativa in materia di dragaggi. L' Autorità di Sistema Portuale ha ricordato che l' opera programmata che avrà un costo stimato complessivo di circa 50 milioni di euro, porterà la profondità della canaletta di accesso al **porto** ad un minimo di -11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di -10. L' ente ha specificato che tale intervento risulta fondamentale per mantenere alto il livello di competitività dello scalo portuale sardo in previsione della graduale ripresa dei traffici merci che - ha precisato l' AdSP - già dal 2021, stando alle stime, segnerebbe già una piccola crescita e, per quanto riguarda le crociere, una ripresa graduale che si assesterà ai livelli pre-covid entro il 2023. «Il lungo percorso verso la realizzazione dei dragaggi nel **porto** di **Olbia** - ha sottolineato il presidente dell' AdSP, Massimo Deiana - è ufficialmente giunto ad una fase cruciale e fondamentale per il proseguo dell' iter autorizzativo. Oggi è stata individuata della società che, nei prossimi quattro mesi, lavorerà alla redazione del progetto dell' escavo. Un iter la cui prima fase è già stata anticipata da studi e monitoraggi condotti dal nostro ente con la preziosa collaborazione dell' ISPRA, i cui risultati sono stati presentati, nel mese di settembre, ai principali soggetti interessati. Tale procedura restituirà un pacchetto completo delle necessarie autorizzazioni e nullaosta previsti dalle norme, agevolando il lavoro dell' ente e, auspicio, garantendo tempi più celeri per la realizzazione dell' escavo. Un' opera ambiziosa, quella dei dragaggi nel golfo, considerata la più consistente per costo, pari a 50 milioni di euro, finora realizzata nel **porto** di **Olbia**».



Alla Seacon Srl la progettazione degli interventi di dragaggio nel porto di Olbia

Primo passo fondamentale nella consistente opera di escavo che restituirà competitività allo scalo I dragaggi nel golfo di **Olbia** entrano ufficialmente nella fase operativa. È di questa mattina la pubblicazione del Decreto del Presidente che aggiudica alla società Seacon Srl la progettazione del consistente intervento di escavo che consentirà il potenziamento del **porto** di **Olbia** e nuovo appeal per il settore crocieristico all' Isola Bianca e merci su Cocciani. Con un ribasso del 45,2 per cento sull' importo a base d' asta, pari a circa 350 mila euro, ed un punteggio complessivo di 96,4 su 100, la società romana si è posizionata al primo posto in graduatoria rispetto alle altre due partecipanti: Acquatecno Srl e Technital Spa. Come da disciplinare di gara, la Seacon - una volta concluse le verifiche previste della normativa vigente - entro 120 giorni dalla firma del contratto, dovrà produrre tutta la documentazione progettuale, finanziaria e amministrativa propedeutica all' appalto dell' opera e consegnare all' AdSP un pacchetto "chiavi in mano", corredato di tutti i nullaosta e degli atti di assenso da parte degli Enti competenti, così come previsto dalla complessa normativa in materia di dragaggi. L' opera programmata dall' Autorità di Sistema Portuale, che avrà un costo stimato complessivo di circa 50 milioni di euro, porterà la profondità della canaletta di accesso al **porto** ad un minimo di 11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di 10. Specifiche, queste, fondamentali per mantenere alto il livello di competitività dello scalo del Nord Est in previsione della graduale ripresa dei traffici merci che, già dal 2021, stando alle stime, segnerebbe già una piccola crescita e, per quanto riguarda le crociere, una ripresa graduale che si assesterà ai livelli pre-covid entro il 2023. " Il lungo percorso verso la realizzazione dei dragaggi nel **porto** di **Olbia** è ufficialmente giunto ad una fase cruciale e fondamentale per il proseguo dell' iter autorizzativo - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna -. Oggi è stata individuata della società che, nei prossimi 4 mesi, lavorerà alla redazione del progetto dell' escavo. Un iter la cui prima fase è già stata anticipata da studi e monitoraggi condotti dal nostro Ente con la preziosa collaborazione dell' ISPRA, i cui risultati sono stati presentati, nel mese di settembre, ai principali soggetti interessati. Tale procedura restituirà un pacchetto completo delle necessarie autorizzazioni e nullaosta previsti dalle norme, agevolando il lavoro dell' Ente e, auspicando, garantendo tempi più celeri per la realizzazione dell' escavo. Un' opera ambiziosa, quella dei dragaggi nel golfo, considerata la più consistente per costo, pari a 50 milioni di euro, finora realizzata nel **porto** di **Olbia** ".



Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Olbia, Adsp affida i dragaggi a Seacon

50 milioni di euro di lavori per portare l'accesso a meno 11 metri, in vista della ripresa dei traffici del 2021 e del pareggiamento pre-Covid dei crocieristi nel 2023

I dragaggi nel golfo di **Olbia** entrano nella fase operativa. È di questa mattina la pubblicazione del decreto del presidente che aggiudica alla società Seacon la progettazione del consistente intervento di escavo che consentirà il potenziamento del **porto di Olbia** e nuovo appeal per il settore crocieristico all'Isola Bianca e merci su Cocciani. Avrà un costo stimato complessivo di circa 50 milioni di euro, porterà la profondità della canaletta di accesso al **porto** ad un minimo di 11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di 10. Un'opera strategica per la competitività dello scalo del Nord Est, in previsione della graduale ripresa dei traffici merci che nel 2021, stando alle stime, segnerebbero una piccola crescita e, per quanto riguarda le crociere, una ripresa graduale che si assesterà ai livelli pre-Covid entro il 2023. Con un ribasso del 45,2 per cento sull'importo a base d'asta, pari a circa 350 mila euro, ed un punteggio complessivo di 96,4 su 100, la società romana si è posizionata al primo posto in graduatoria rispetto alle altre due partecipanti, Acquatecno e Technital. Come da disciplinare di gara, la Seacon - una volta concluse le verifiche previste della normativa vigente - entro 120 giorni dalla firma del contratto dovrà produrre tutta la documentazione progettuale, finanziaria e amministrativa propedeutica all'appalto dell'opera e consegnare all'AdSP un pacchetto "chiavi in mano", corredato di tutti i nullaosta e degli atti di assenso da parte degli Enti competenti, così come previsto dalla complessa normativa in materia di dragaggi. «Il lungo percorso verso la realizzazione dei dragaggi nel **porto di Olbia** è ufficialmente giunto ad una fase cruciale e fondamentale per il proseguo dell'iter autorizzativo», commenta Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. «Oggi - continua - è stata individuata della società che, nei prossimi 4 mesi, lavorerà alla redazione del progetto dell'escavo. Un iter la cui prima fase è già stata anticipata da studi e monitoraggi condotti dal nostro Ente con la preziosa collaborazione dell'ISPRA, i cui risultati sono stati presentati, nel mese di settembre, ai principali soggetti interessati. Tale procedura restituirà un pacchetto completo delle necessarie autorizzazioni e nullaosta previsti dalle norme, agevolando il lavoro dell'Ente e, auspicio, garantendo tempi più celeri per la realizzazione dell'escavo. Un'opera ambiziosa, quella dei dragaggi nel golfo, considerata la più consistente per costo, pari a 50 milioni di euro, finora realizzata nel **porto di Olbia**».



Dragaggi porto Olbia alla Seacon Srl

Gli interventi restituiranno competitività allo scalo

Redazione

OLBIA Fase operativa per i dragaggi nel porto di Olbia con la pubblicazione del Decreto del presidente che aggiudica alla società Seacon Srl la progettazione del consistente intervento di escavo che darà nuovo appeal al settore crocieristico all'Isola Bianca e merci su Cocciani. Con un ribasso del 45,2% sull'importo a base d'asta, pari a circa 350 mila euro, ed un punteggio complessivo di 96,4 su 100, la società romana si è posizionata al primo posto in graduatoria rispetto alle altre due partecipanti: Acquatecno Srl e Technital Spa. Una volta concluse le verifiche previste della normativa vigente entro 120 giorni dalla firma del contratto, la società dovrà produrre tutta la documentazione progettuale, finanziaria e amministrativa propedeutica all'appalto dell'opera e consegnare all'AdSp un pacchetto chiavi in mano, corredato di tutti i nullaosta e degli atti di assenso da parte degli Enti competenti, così come previsto dalla complessa normativa in materia di dragaggi. L'opera programmata dall'Autorità di Sistema portuale del mar di Sardegna, che avrà un costo stimato complessivo di circa 50 milioni di euro, porterà la profondità della canaletta di accesso al porto ad un minimo di 11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di 10. Specifiche, queste, fondamentali per mantenere alto il livello di competitività dello scalo del Nord Est in previsione della graduale ripresa dei traffici merci che, già dal 2021, stando alle stime, segnerebbe già una piccola crescita e, per quanto riguarda le crociere, una ripresa graduale che si assesterà ai livelli pre-covid entro il 2023. Il lungo percorso verso la realizzazione dei dragaggi nel porto di Olbia è ufficialmente giunto ad una fase cruciale e fondamentale per il proseguo dell'iter autorizzativo spiega il presidente dell'Authority Massimo Deiana. Un'opera ambiziosa, quella dei dragaggi nel golfo, considerata la più consistente per costo, pari a 50 milioni di euro, finora realizzata nel porto di Olbia.



Interventi di dragaggio nel porto di Olbia, la Seacon Srl si aggiudica la progettazione

Redazione

OLBIA. I dragaggi nel golfo di **Olbia** entrano ufficialmente nella fase operativa. È di questa mattina la pubblicazione del Decreto del Presidente che aggiudica alla società Seacon Srl la progettazione del consistente intervento di escavo che consentirà il potenziamento del **porto** di **Olbia** e nuovo appeal per il settore crocieristico all' Isola Bianca e merci su Cocciani. Con un ribasso del 45,2 per cento sull' importo a base d' asta, pari a circa 350 mila euro, ed un punteggio complessivo di 96,4 su 100, la società romana si è posizionata al primo posto in graduatoria rispetto alle altre due partecipanti: Acquatecno Srl e Technital Spa . Come da disciplinare di gara, la Seacon - una volta concluse le verifiche previste della normativa vigente - entro 120 giorni dalla firma del contratto, dovrà produrre tutta la documentazione progettuale, finanziaria e amministrativa propedeutica all' appalto dell' opera e consegnare all' AdSP un pacchetto 'chiavi in mano', corredato di tutti i nullaosta e degli atti di assenso da parte degli Enti competenti, così come previsto dalla complessa normativa in materia di dragaggi. L' opera programmata dall' Autorità di Sistema Portuale, che avrà un costo stimato complessivo di circa 50 milioni di euro, porterà la profondità della canaletta di accesso al **porto** ad un minimo di 11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di 10. Specifiche, queste, fondamentali per mantenere alto il livello di competitività dello scalo del Nord Est in previsione della graduale ripresa dei traffici merci che, già dal 2021, stando alle stime, segnerebbe già una piccola crescita e, per quanto riguarda le crociere, una ripresa graduale che si assesterà ai livelli pre-covid entro il 2023. 'Il lungo percorso verso la realizzazione dei dragaggi nel **porto** di **Olbia** è ufficialmente giunto ad una fase cruciale e fondamentale per il proseguo dell' iter autorizzativo - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna -. Oggi è stata individuata della società che, nei prossimi 4 mesi, lavorerà alla redazione del progetto dell' escavo. Un iter la cui prima fase è già stata anticipata da studi e monitoraggi condotti dal nostro Ente con la preziosa collaborazione dell' ISPRA, i cui risultati sono stati presentati, nel mese di settembre, ai principali soggetti interessati. Tale procedura restituirà un pacchetto completo delle necessarie autorizzazioni e nullaosta previsti dalle norme, agevolando il lavoro dell' Ente e, auspicio, garantendo tempi più celeri per la realizzazione dell' escavo. Un' opera ambiziosa, quella dei dragaggi nel golfo, considerata la più consistente per costo, pari a 50 milioni di euro, finora realizzata nel **porto** di **Olbia**'. © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione.



Scavi per potenziare il porto di Olbia. Maxi intervento da 50 milioni di euro

Via ai dragaggi per potenziare il porto di Olbia anche in vista di un ulteriore sviluppo dei settori crociere e merci. Si tratta dell' intervento economicamente più consistente della storia dello scalo del nord est: circa 50 milioni di euro. L' opera programmata dall' Autorità di sistema portuale porterà la profondità della canaletta di accesso al porto a un minimo di 11 metri e degli specchi d' acqua antistanti alle banchine a non meno di 10. Misure fondamentali, fa sapere l' authority, per mantenere alto il livello di competitività dello scalo gallurese in previsione della graduale ripresa dei traffici merci che, già dal 2021, stando alle stime, segnerebbe già una piccola crescita e, per quanto riguarda le crociere, una ripresa graduale che si assesterà ai livelli pre-covid entro il 2023. "Il lungo percorso verso la realizzazione dei dragaggi nel porto di Olbia è ufficialmente giunto ad una fase cruciale e fondamentale per il proseguo dell' iter autorizzativo - spiega Massimo Deiana , presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna- Un' opera ambiziosa, quella dei dragaggi nel golfo, considerata la più consistente per costo, pari a 50 milioni di euro, finora realizzata nel porto di Olbia".



Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Dragaggi a Olbia: aggiudicata la progettazione dei lavori a Seacon

I dragaggi nel golfo di **Olbia** entrano ufficialmente nella fase operativa. È di questa mattina la pubblicazione del decreto del presidente che aggiudica alla società Seacon Srl la progettazione del consistente intervento di escavo che consentirà "il potenziamento del **porto** di **Olbia** e nuovo appeal per il settore crocieristico all' Isola Bianca e merci su Cocciani" spiega una nota della port authority sarda. Con un ribasso del 45,2% sull' importo a base d' asta, pari a circa 350mila euro, e un punteggio complessivo di 96,4 su 100, la società romana si è posizionata al primo posto in graduatoria rispetto alle altre due partecipanti: Acquatecno Srl e Technital Spa. Come da disciplinare di gara, la Seacon - una volta concluse le verifiche previste della normativa vigente - entro 120 giorni dalla firma del contratto, dovrà produrre tutta la documentazione progettuale, finanziaria e amministrativa propedeutica all' appalto dell' opera e consegnare all' AdSP un pacchetto 'chiavi in mano', corredato di tutti i nullaosta e degli atti di assenso da parte degli Enti competenti, così come previsto dalla complessa normativa in materia di dragaggi. L' opera programmata dall' Autorità di Sistema Portuale, che avrà un costo stimato complessivo di circa 50 milioni di euro, porterà la profondità della canaletta di accesso al **porto** a un minimo di 11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di 10. "Specifiche, queste, fondamentali per mantenere alto il livello di competitività dello scalo del Nord Est in previsione della graduale ripresa dei traffici merci che, già dal 2021, stando alle stime, segnerebbe già una piccola crescita e, per quanto riguarda le crociere, una ripresa graduale che si assesterà ai livelli pre-covid entro il 2023" prosegue la nota. Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, definisce l' escavo "un' opera ambiziosa, considerata la più consistente per costo, pari a 50 milioni di euro, finora realizzata nel **porto** di **Olbia**".



Un' intervista a tutto campo con Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Porto di Palermo, infrastruttura in crescita costante anche grazie al supporto degli imprenditori del mare

Quello che sta per concludersi è stato un anno certamente eccezionale per il **sistema** economico regionale e nazionale a causa dell' emergenza sanitaria. Ciononostante, non sono stati abbandonati gli investimenti e le iniziative programmate per il potenziamento delle infrastrutture portuali della Sicilia occidentale. Con Pasqualino Monti, dal 2017 Presidente dell' **Autorità** d i **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, abbiamo parlato di come gli scali di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle si stanno preparando a essere sempre più competitivi nel panorama delle autostrade del mare nazionali ed internazionali. **Gli imprenditori del mare hanno investito molto nelle infrastrutture, nonostante la pandemia da Covid19. Che cosa può dirci sugli investimenti fatti nel porto di Palermo e negli altri porti di sua competenza?** "Il porto è cresciuto molto nel trasporto ro -ro (relativa al trasporto di merci rotabili, ndr) e il Gruppo Grimaldi, nostro operatore di eccellenza con la GNV, ha investito molto. Ad esempio, di recente ha reso giornaliera la tratta mista merci/passeggeri per Livorno. Ciò ci consentirà di chiudere il 2020 con un segno positivo rispetto al 2019 e alla stessa pandemia in corso e alla crisi che ha generato. Quando tutto si chiude, anche i consumi stessi diminuiscono. Ciò non è avvenuto e la nostra azione è stata quella di garantire più ordine sulla modalità ro -ro, liberando spazi e destinando tutta la parte nord del porto a questo traffico. Infatti, è nostro convincimento che la parte sud del porto, quella trapezoidale, dove è in corso un' opera di un' imponente riqualificazione, avrà altre destinazioni. La seconda opera sarà di incrementare i traffici con altri porti extra Schengen, come quelli algerini, che sono inter connessi con quelli della Sicilia occidentale attraverso nuove tratte. Si tratta, in questo caso, di porti che hanno caratteristiche diverse rispetto a quello di Palermo che già è sfruttato al 100%. Si sta infrastrutturando il porto di Termini Imerese, completando il molo di sottoflutto. È in corso la gara per il dragaggio che permetterà al porto, entro la metà del 2022, di essere pronto. Poi, c' è il porto di Trapani, dove si sta concludendo il dragaggio, e quello di Porto Empedocle, anch' esso destinato al traffico rotabili. Il successivo passaggio sarà di convincere gli imprenditori a puntare su nuovi scali come Termini Imerese, dove non avevano investito per la carenza d' infrastrutture moderne. Purtroppo, la pandemia da COVID-19 ha dato un colpo pesante alle crociere, settore in cui abbiamo investito molto ma che si recupererà appieno con la ripresa dei viaggi. Infine, il porto di Palermo è anche industriale, per cui gli obiettivi sono due: creare infrastrutture moderne e adeguare l' industria presente. Lo scalo palermitano ospita i cantieri navali della Fincantieri che ha prodotto, negli ultimi anni, tronconi o realizzato allungamenti di navi. Il nostro obiettivo è stato di far acquisire la dignità della costruzione al cantiere e saranno investiti 120 milioni di euro, oltre ai 30 già ottenuti per un totale di 150 milioni. Entro due anni e mezzo, rispetto ai due di lavorazione con collaudo completato, questo investimento permetterà di completare il bacino da 150 mila tonnellate".

Quotidiano di Sicilia
sabato 12 dicembre 2020
AUTOSTRADE DEL MARE
23

Un'intervista a tutto campo con Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Porto di Palermo, infrastruttura in crescita costante anche grazie al supporto degli imprenditori del mare

Il porto di Palermo è cresciuto molto nel trasporto ro-ro (relativa al trasporto di merci rotabili, ndr) e il Gruppo Grimaldi, nostro operatore di eccellenza con la GNV, ha investito molto. Ad esempio, di recente ha reso giornaliera la tratta mista merci/passeggeri per Livorno. Ciò ci consentirà di chiudere il 2020 con un segno positivo rispetto al 2019 e alla stessa pandemia in corso e alla crisi che ha generato.

Indirizzo con il porto di Palermo
(Indirizzo di merci rotabili)

Anno	Indirizzo di merci rotabili
2015	~100
2016	~120
2017	~140
2018	~160
2019	~180
2020	~190

Callout box: **Collegamenti marittimi diretti da e per il porto di Palermo**

Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Questi lavori consentiranno alla Fincantieri di costruire navi con plete a Palermo? "Sì, è una filiera che si chiude e che prevede che le navi possano partire direttamente da Palermo, che siano da crociera o mercantili. In questo modo, conseguiremo un altro obiettivo: l'incremento del numero di occupati e la stabilizzazione di altri con l'incremento dei traffici portuali". **Qual è il rapporto tra l' Autorità portuale e la Fincantieri?** "Con Fincantieri, c'è un accordo di concessione demaniale di natura commerciale che è stata prorogata fino al 2057 per la costruzione integrale di navi, prima assente, e che permetterà di creare o di rafforzare una filiera industriale e artigianale per gli allestimenti prima non presente. Per far questo, sono state eliminate dalla darsena industriale tutte le micro concessioni che ne impedivano questo rafforzamento, destinando quest' area alla Fincantieri. In questo modo, si creeranno altri tipi di industrie, trasformando Palermo in una vera area industriale con infrastrutture adeguate come si sta tentando di fare a Termini Imerese. Quando i lavori saranno terminati in questo porto, i capannoni ex Fiat avranno un' altra appetibilità. Anche il porto di Porto Empedocle ha questa vocazione industriale, poiché possiede un deposito di Gnl (metano liquido) già autorizzato che consentirebbe un vero sviluppo in questo senso". **Il porto di Termini Imerese amplierà il traffico Ro -Ro?** "Il porto di Termini Imerese deve ampliare il traffico ro -ro, perché è uno scalo naturalmente nato per uso industriale e turistico marittimo, poiché in Sicilia non ci sono porti con una sola vocazione. Il trasferimento di ricchezza sarà notevole attraverso un passaggio di linee ro -ro che sarà importante. C'è il deposito costiero di metano liquido a Porto Empedocle, dove si può ipotizzare una piattaforma industriale transshipment importante. Quest' ultima potrà dare un forte impulso al processo di industrializzazione, perché Porto Empedocle si collega con il Nord Africa e le Americhe e può intercettare il traffico proveniente da Suez. Ciò dipenderà dagli investimenti privati, poiché quelli pubblici possono arrivare fino ad un certo punto". **Che cosa si prevede per il porto di Trapani?** "In questo porto, è stata appaltata la nuova stazione marittima, è stato costruito il Fast Ferries Terminal, riqualificando le strutture ricettive, ed occorre appaltare il dragaggio per 67 milioni di euro che sarà un' opera imponente. Si attende, a questo punto, la valutazione d' incidenza ambientale che spetta al comune. Trapani ha necessità del dragaggio per adeguare i propri fondali, perché non si può concludere nulla se non si possono fare entrare le navi in porto". Fonte: AdSP Mare di Sicilia Occidentale * stima per l' anno 2020 **Qual è la vocazione di Trapani?** "Le vocazioni sono il traffico ro -ro, e più in generale quello di numerosi tipi di merci, ed il turismo. La provincia ha un' industria marmifera sviluppata, può dar sbocco a merci come il vino, l' olio e le bevande alcoliche. Del resto, una nave non può trasportare poche merci, perciò occorre concentrare le attività oltre gli investimenti. Ad esempio, è iniziato un traffico di massi per il porto di Termini Imerese, poi si è compreso che questo traffico può servire per il potenziamento infrastrutturale in tutta la Sicilia. In realtà, si sta cercando di colmare un gap di 50 anni in soli tre anni e non è stato facile. Senza il nostro gruppo di lavoro, non si sarebbe arrivato a questo". **Come sono i rapporti con l' amministrazione comunale e con quella regionale?** "I rapporti sono ottimi. Se la Regione non avesse approvato il piano regolatore in 5 mesi, non avremmo potuto fare molto. Il Presidente Musumeci si è sempre dimostrato attento ai temi di sviluppo degli asset portuali della Sicilia occidentale. Se l' amministrazione comunale, ed in particolare il Sindaco Orlando, non avesse concordato sul grande progetto di riqualificazione dell' area portuale e non avesse

Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

ritirato il ricorso al Cga, continuando con i litigi, non saremmo andati così lontano. L'importante è guardare al futuro insieme. È un progetto che si sta realizzando e che porta grande valore aggiunto alla Sicilia ed ai siciliani". **Cosa possono fare importanti compagnie come il Gruppo Grimaldi per incrementare ulteriormente il rapporto con il porto di Palermo?** "La Grimaldi sta già incrementando i rapporti e mi auguro che la compagnia possa continuare a investire, poiché è un cliente speciale. Il lavoro che stiamo facendo creerà nuove opportunità. Le compagnie private potrebbero guardare con interesse anche agli altri scali della Sicilia Occidentale, oltre a quello di Palermo".

L' Isola può diventare snodo cruciale per i collegamenti nel Mediterraneo

Favorire l' affermazione della Sicilia come piattaforma logistica integrata

La riqualificazione delle infrastrutture in porti come quello di Palermo contribuisce significativamente all' aumento della competitività non solo dello scalo ma di tutto il territorio che servono. Lo scalo del capoluogo è la principale via d' accesso alla Sicilia per le merci provenienti dal mare; per questo puntare al rilancio del porto di Palermo significa favorire l' affermazione dell' intera Isola come piattaforma logistica integrata nel Mediterraneo. Se da un lato, specialmente negli ultimi anni, l' **AdSP** del Mare di Sicilia Occidentale ha portato avanti importanti iniziative in questo senso, dall' altro altrettanto fondamentali sono stati la continua collaborazione ed i proficui investimenti dei principali operatori marittimi attivi sul territorio, che nel complesso hanno migliorato l' offerta di servizi di trasporto di merci da e per i principali scali siciliani, incrementando il numero delle destinazioni toccate dalle cosiddette autostrade del mare e la frequenza e la qualità dei servizi esistenti. In particolare, sono tre le compagnie armatoriali che attualmente collegano direttamente e regolarmente con servizi ro-ro (dedicati alle merci rotabili, come ad esempio furgoni, camion o semirimorchi) il porto di Palermo con il Nord (Genova), il Centro (Livorno, Civitavecchia) e il Sud (Napoli, Salerno) della penisola, con la Sardegna (Cagliari) e la Tunisia (Tunisi). Tra queste spicca il Gruppo Grimaldi, che nonostante l' emergenza sanitaria degli ultimi mesi, ha sempre mantenuto attive tutte le linee solitamente operate tra il porto di Palermo e i principali scali italiani e mediterranei. In più, con l' impiego di un' ulteriore nave, a partire da settembre la compagnia partenopea ha addirittura raddoppiato la frequenza delle partenze tra il capoluogo siciliano e il porto di Livorno, garantendo così un servizio giornaliero fondamentale per le attività di import ed export tra l' Isola e l' Italia centro-settentrionale. Grazie all' impegno sinergico del l' **AdSP** e delle imprese armatoriali, il porto di Palermo rappresenta sempre più un punto di riferimento per il traffico ro-ro nel Mediterraneo. Non a caso nel 2020, in controtendenza rispetto a molti dei principali scali italiani ed europei, la quantità di merci rotabili passate dal porto palermitano è cresciuta rispetto agli anni precedenti. Secondo le stime dell' **AdSP**, quest' anno si supererà la soglia dei 6 milioni di tonnellate di merci movimentate nello scalo, con una crescita di oltre il 20% rispetto al 2019: un traguardo ancora più importante in un momento storico tutt' altro che facile come quello attuale.

Quotidiano di Sicilia
sabato 12 dicembre 2020

AUTOSTRADE DEL MARE

Un'intervista a tutto campo con Pasquale Morici, presidente dell'Autobus di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Porto di Palermo, infrastruttura in crescita costante anche grazie al supporto degli imprenditori del mare

Un porto che può diventare snodo cruciale per i collegamenti nel Mediterraneo. L'infrastruttura in crescita costante anche grazie al supporto degli imprenditori del mare. Il presidente dell'Autobus di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasquale Morici, ha parlato con il quotidiano di Sicilia di un progetto che ha al centro il rilancio del porto di Palermo e il ruolo dell'AdSP nel favorire l'affermazione della Sicilia come piattaforma logistica integrata nel Mediterraneo.

«L'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha portato avanti importanti iniziative in questo senso, dall'altro altrettanto fondamentali sono stati la continua collaborazione ed i proficui investimenti dei principali operatori marittimi attivi sul territorio, che nel complesso hanno migliorato l'offerta di servizi di trasporto di merci da e per i principali scali siciliani, incrementando il numero delle destinazioni toccate dalle cosiddette autostrade del mare e la frequenza e la qualità dei servizi esistenti. In particolare, sono tre le compagnie armatoriali che attualmente collegano direttamente e regolarmente con servizi ro-ro (dedicati alle merci rotabili, come ad esempio furgoni, camion o semirimorchi) il porto di Palermo con il Nord (Genova), il Centro (Livorno, Civitavecchia) e il Sud (Napoli, Salerno) della penisola, con la Sardegna (Cagliari) e la Tunisia (Tunisi). Tra queste spicca il Gruppo Grimaldi, che nonostante l'emergenza sanitaria degli ultimi mesi, ha sempre mantenuto attive tutte le linee solitamente operate tra il porto di Palermo e i principali scali italiani e mediterranei. In più, con l'impiego di un'ulteriore nave, a partire da settembre la compagnia partenopea ha addirittura raddoppiato la frequenza delle partenze tra il capoluogo siciliano e il porto di Livorno, garantendo così un servizio giornaliero fondamentale per le attività di import ed export tra l'Isola e l'Italia centro-settentrionale. Grazie all'impegno sinergico del l'AdSP e delle imprese armatoriali, il porto di Palermo rappresenta sempre più un punto di riferimento per il traffico ro-ro nel Mediterraneo. Non a caso nel 2020, in controtendenza rispetto a molti dei principali scali italiani ed europei, la quantità di merci rotabili passate dal porto palermitano è cresciuta rispetto agli anni precedenti. Secondo le stime dell'AdSP, quest'anno si supererà la soglia dei 6 milioni di tonnellate di merci movimentate nello scalo, con una crescita di oltre il 20% rispetto al 2019: un traguardo ancora più importante in un momento storico tutt'altro che facile come quello attuale».

Collegamenti marittimi diretti da e per il porto di Palermo

Infiammazione del porto di Palermo
(dati in tonnellate di merci movimentate)

Anno	Tonnellate di merci movimentate
2015	~4.500.000
2016	~4.800.000
2017	~5.000.000
2018	~5.200.000
2019	~5.500.000
2020	~6.500.000

Foto: la collaborazione tra Grimaldi Group e Sella per il Complesso della "Riserva Marina Sella"

Il Secolo XIX

Focus

Alessandro Santi Il neopresidente degli agenti marittimi italiani «Il tema della digitalizzazione? È nostro compito attivarci per primi»

«Porti, serve una nuova legge Gli operatori del settore devono essere rappresentati»

SIMONE GALLOTTI

Genova Alessandro Santi è alla guida di una categoria che dopo tanto tempo, nonostante le condizioni portate dalla pandemia, ha tirato il fiato. Gli armatori hanno portato a casa trimestrali mai viste negli ultimi dieci anni. E gli agenti marittimi (solo a Genova ci sono 103 aziende che operano in questo settore) sono più ottimisti rispetto al passato recente. I nodi rimangono però sul tavolo e Santi, che ha ricevuto il testimone da Gian Enzo Duci, ha delineato la sua strategia nel corso dell'assemblea che lo ha eletto a presidente di Federagenti, che si è tenuta nei giorni scorsi. Santi, classe 1966, una laurea in ingegneria e al timone di una rete di agenzie, che si occupano sia di traffico passeggeri che di merci, diventa presidente in un momento particolarmente delicato della Federazione. Il neo presidente conosce bene, anche per nascita, il caso Venezia: si è impegnato nella costituzione di una Community di operatori che facessero far sentire la loro voce in contrapposizione con i movimenti ambientalisti che preferiscono privilegiare la sola funzione monumentale e turistica della città di Venezia. Anche il mandato in rappresentanza degli agenti marittimi si annuncia battagliero. Per l'imprenditore, serve «una riforma immediata della legge sui porti, con norme che garantiscano una maggiore rappresentatività del cluster marittimo, ma anche con meccanismi di selezione professionale delle figure che saranno chiamate a occupare le posizioni di vertice delle Autorità di sistema portuale». In un mondo dove certamente le grandi compagnie globali sono riuscite a tenere sotto controllo il mercato, Santi non dimentica infatti che «la pandemia ha avuto conseguenze negative su tutto il sistema portuale nazionale e sull'intera economia italiana». Per ripartire, serve quindi «un'azione volta a fronteggiare gli aspetti deteriori della burocrazia» per i porti italiani. Come pure un impulso particolare dovrà essere dato «per favorire la digitalizzazione delle informazioni e la smaterializzazione dei documenti». Non è solo questione di enti pubblici: «Deve essere anche la nostra categoria ad affrontare una crescita formativa, per continuare a gestire il processo con l'innovazione e non subire i cambiamenti che ne deriveranno». Ma Santi vuole anche portare l'attivismo nell'associazione, lo stesso che ha animato sul fronte veneziano: «In questo - spiega l'imprenditore - chiederò ai giovani della nostra categoria un ruolo molto più attivo rispetto al passato, anche se sostanzialmente in continuità con le linee che a tracciato Duci. La loro partecipazione alla vita della federazione dovrà essere sempre più intensa e percepita come essenziale: proprio il tema della digitalizzazione dovrà essere di loro competenza diretta. Lo dico - conclude Santi - anche in merito alla nostra collocazione all'interno della Conftrasporto, che penso dovrà svolgere un ruolo sempre più rilevante all'interno del cluster trasporti e di quello marittimo e logistico in particolare», come sottolineato ancora recentemente anche da Fabrizio Palenzona, presidente della confederazione dei trasporti nella Confcommercio. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Italia tra le ultime al mondo nelle operazioni di carico e scarico dei container

Merci lente nei porti italiani

È quanto emerge dall'ultimo rapporto Unctad sul trasporto marittimo. Nel Vecchio Continente soltanto la Francia fa peggio. Tra le cause c'è la scarsa automazione delle procedure in banchina

NICOLA CAPUZZO

È l'Italia uno dei Paesi peggiori, tra quelli più sviluppati, in termini di tempo necessario per la lavorazione in banchina delle navi cargo. È riporta nero su bianco l'ultimo report intitolato «Review of Maritime Transport 2020» appena pubblicato da Unctad (United Nations Conference on Trade and Development) che scatta una fotografia dell'attuale business del trasporto marittimo. Il capitolo del rapporto dedicato alle performance dei porti container, dove viene evidenziato il tempo medio necessario a una nave per completare le operazioni di ormeggio, imbarco, sbarco della merce e disormeggio, restituisce una fotografia poco rassicurante degli scali targati Italia. Gli autori spiegano che «un tempo medio ridotto è un indicatore positivo di efficienza e di competitività» ed evidenziano che nel 2019 le navi portacontainer in media rimangono ferme 23,2 ore per ogni toccata. Le performance operative migliori (in termini di accessibilità nautica e soprattutto di produttività in banchina) spettano ai porti degli Emirati Arabi Uniti dove una nave in media ha un tempo di permanenza in banchina di 14,1 ore, alla Cina con 15,5 ore, a Singapore con 17,4 ore e alla Repubblica Ceca con 17,8 ore.

Nelle ultime posizioni della classifica figurano invece la Francia con 41,8 ore in media, preceduta però dall'Italia con 36,5 ore (dunque circa un giorno e mezzo), dall'Australia con 34,6 ore e dal Brasile con 33,6 ore. Lo stesso vale per le navi break bulk, dunque quelle che non trasportano carichi unitizzati (container), ma merci varie: Francia (con 1,58 giorni) e Italia (con 1,98 giorni) figurano nuovamente fra i Paesi, assieme alla Russia (1,61 giorni), dove le navi cargo permangono più tempo in banchina per essere lavorate. Anche questo un indice, secondo Unctad, di scarsa competitività ed efficienza. Tornando alle navi portacontainer, secondo il rapporto nel 2019 in Italia sono stati 8.171 le toccate effettuate nei porti italiani, 15 anni l'età media del naviglio giunto in banchina, 44.772 le tonnellate di stazza media di ogni nave, 194.849 la stazza massima e 19.462 la portata massima in termini di Teu (container da 20 piedi cioè circa 38 metri cubi) di una nave portacontainer. Quest'ultimo segna un nuovo primato, con l'arrivo quest'anno a Gioia Tauro di una serie di navi di Msc della classe Sixin e Gulsun da oltre 23.500 Teu. Rapidità e produttività sono spesso (non sempre) due facce della stessa medaglia e in banchina vanno di pari passo con l'automazione. Il fatto che l'Italia e la Francia figurino tra i Paesi meno rapidi, fra quelli maggiormente sviluppati, a imbarcare e sbarcare merci (soprattutto container) dalle navi è in parte spiegato dal fatto che nel Sud Europa l'automazione spinta che in alcuni scali del Nord Europa e dell'Asia esiste già da anni, sta solo ora iniziando ad affacciarsi. Vado Gateway di Vado Ligure è il primo e unico terminal container in Italia semiautomatizzato. Terminal Bettolo nelle intenzioni avrebbe dovuto diventare il secondo, ma finora occupa solo una porzione della banchina disponibile e l'equipment a disposizione (due gru mobili più alcune altre macchine di piazzale) non è ancora paragonabile ai più moderni scali del Nord Europa o dell'Asia. (riproduzione riservata)



Il piano

Stretta del premier sulla lista delle opere da commissariare

Sforbiciata su una decina di opere. Settimana prossima i nomi e gli abbinamenti

Massimo Frontera

roma Mentre l' accordo sottoscritto da Mit e sindacati crea le condizioni per accelerare la realizzazione delle opere da affidare al commissario di governo (si veda articolo a fianco), la presidenza del Consiglio punta a dare una sforbiciata all' elenco che il Parlamento dovrà esaminare, dopo aver ricevuto il testo del provvedimento attuativo previsto dal Dl Sblocca cantieri. La lista iniziale delle quasi 50 opere potrebbe scendere a meno di 40 interventi. A farne le spese dovrebbero essere alcuni degli interventi puntuali di edilizia statale sul territorio, salvando invece tutte le principali infrastrutture, soprattutto stradali e ferroviarie. Infrastrutture sulle quali manca ancora la quadra sui nomi dei commissari tecnici cui affidarle. La settimana entrante si scioglierà proprio il nodo dei nomi e degli abbinamenti opera-commissario, elemento diventato necessario per avviare il passaggio dell' esame da parte del Parlamento. E si arriverà così, finalmente, al semaforo verde per questa misura di velocizzazione, da tempo annunciata dal governo e in particolare dalla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. La lista include tutte le principali opere di calibro nazionale: dalla

Statale 106 Ionica, alla E78 Grosseto-Fano, dall' Alta velocità/Alta capacità Brescia-Verona-Padova, alla linea C del metrò capitolino. Più in dettaglio, per la SS 106 Ionica è indicato un costo di 3.073 milioni di euro. La maxi opera in realtà è già stata avviata (primo e secondo lotto); il commissario dovrebbe entrare in scena per la gestione dei lotti da avviare successivamente, soprattutto quelli che vanno a cavallo dei confini regionali (Calabria-Puglia e Calabria-Basilicata). Rilevante anche l' importo per trasformare la Statale 4 Salaria che va da Roma ad Ascoli Piceno (1.110 milioni) in una superstrada. Vale oltre due miliardi (esattamente 2.026 milioni) la E78 Grosseto-Fano, trasversale appenninica inserita nelle reti Ten. C' è poi anche collegamento Tarquinia-San Pietro in Palazzi della A12, cioè il tratto di 187 chilometri dell' autostrada Tirrenica. Tra le altre opere stradali ci sono anche: il collegamento viario tra lo svincolo della SS 514 "di Chiaramonte" con la SS 115 e lo Svincolo della SS 194 "Ragusana"; la SS 675 Umbro-Laziale; il collegamento stradale Cisterna-Valmontone; la SS 20 del Colle di Tenda; la SS 45 "della Val Trebbia" tra Rivergaro e la località Cernusca nel comune di Travo; la SS 640 "Strada degli Scrittori"; la SS 647 Fondo Valle del Biferno; la SS 17 dell' Appennino Abruzzese e Appulo-Sannitico; due parti della SS 16 Adriatica; due parti della SS 89 Garganica; la SS 212 della Val Fortore. Importi ancora superiori per alcune delle infrastrutture ferroviarie, come la realizzazione asse AV/AC Palermo-Catania-Messina (8.769 mln), l' Av/AC Brescia-Verona-Padova (8.644 milioni), la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari (5.887 mln), il potenziamento Linea Fortezza-Verona (4.927 mln) il completamento del raddoppio della Pontremolese (2.304 mln), il potenziamento della direttrice Salerno-Reggio Calabria (2.085 mln), il potenziamento della linea Venezia-Trieste (1.800 milioni), il completamento del raddoppio linea Genova-Ventimiglia con potenziamento tecnologico (1.540 milioni). E poi ancora: il completamento raddoppio Pescara-Bari; la realizzazione nuova linea Ferrandina-Matera La Martella; la linea Palermo-Trapani via Milo; il potenziamento della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia; il raddoppio Codogno-Cremona-Mantova; la chiusura dell' Anello ferroviario di Roma. Sul fronte del Tpl c' è la Metropolitana di Roma - Linea



C (5.832 mln). Non mancano le infrastrutture idriche: messa in sicurezza traversa del Lago d' Idro; messa in sicurezza del sistema acquedottistico



Il Sole 24 Ore

Focus

del Peschiera; completamento dell' ampliamento della Diga di Maccheronis (Nu); e completamento delle dighe di Monti Nieddu (Ca), di Medau Aingiu (Ca), di Cumbidanovu (Nu), di Pietrarossa (En-Ct); messa in sicurezza delle dighe Cantoniera sul fiume Tirso (Or), sul Rio Olai (Nu), sul Rio Govossai (Nu), sul Rio Mannu di Pattada a Monte Lerno (Ss), di Monte Pranu sul rio Palmas (Or). Il capitolo porti include: la Darsena Europa Livorno, la Diga Foranea di Genova, Palermo con il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo e interfaccia Porto-Città. © RIPRODUZIONE RISE.

Rinnovati i vertici di MEDPorts. Conferme nel Comitato Esecutivo dell' Associazione per i rappresentanti dei porti italiani

Civitavecchia, 11 dicembre 2020 - Si è riunita nella giornata di ieri, in modalità videoconferenza, l' Assemblea Generale di MEDPorts, l' Associazione creata a Marsiglia nel 2018 che raggruppa quasi trenta porti del Mediterraneo. All' ordine del giorno anche il rinnovo del Comitato Esecutivo che ha ratificato le conferme di Francesco Maria di Majo e Pino Musolino come Vicepresidenti dell' Associazione e di Luca Lupi quale Segretario Generale. Le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale e del Mare Adriatico Settentrionale mantengono e rafforzano, quindi, la propria presenza all' interno dei vertici dell' Associazione, grazie ad un nuovo mandato biennale che scadrà nel dicembre 2022. MEDPorts, che registra, attraverso i suoi porti aderenti, il 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre il 50% del traffico di contenitori, mira di instaurare un' area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, con l' obiettivo di dare maggiore visibilità ai porti dell' area Med sulla scena del trasporto marittimo mondiale. Nel corso dell' Assemblea Generale si è proceduto anche ad una rivisitazione dei Comitati tecnici, ridotti da 6 a 3 e che hanno visto l'

AdSP adriatica assumere la presidenza del Comitato "Promotion" attraverso il funzionario Stefano Bonaldo. "Esprimo piena soddisfazione per la riconferma in qualità di Vicepresidente di MEDPorts - dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. "È un importante riconoscimento per l' **AdSP** e per il contributo che i Porti del Lazio hanno dato all' Associazione in questi primi anni di vita. Sono certo che anche il Presidente Musolino saprà dare lo stesso risalto internazionale ai porti del Network laziale, confermando l' impegno sia in MEDPorts che nelle altre associazioni europee nelle quali l' Ente è presente. Infine, auguro a MEDPorts di compiere ulteriori passi in avanti nei prossimi anni, riprendendo anche il discorso dell' interconnessione tra le reti TEN-T e TMN-T che era stato oggetto anche di un importante meeting internazionale, tenutosi proprio a Civitavecchia nel 2014 nel corso del semestre di presidenza italiana dell' UE. Temi, tra l' altro, ritornati recentemente attuali in occasione di due importanti eventi internazionali tenutisi il primo a Pozza nel mese di settembre grazie alla regia dell' Associazione Prospettive Mediterranee e lo scorso 20 novembre in modalità videoconferenza, cui hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti della Commissione Europea, dell' Unione per il Mediterraneo e del Ministero degli Affari Esteri". "Fin dalla sua nascita nel 2018 MedPorts rappresenta una grande opportunità per tutti i porti mediterranei che si trovano a vivere una rinnovata centralità nello scenario degli scambi internazionali e si confrontano dunque con nuove sfide sempre più ambiziose" dichiara il Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale veneta Pino Musolino. "Negli ultimi due anni l' Associazione ha permesso di consolidare le relazioni tra i membri europei, africani e mediorientali, moltiplicando le occasioni di scambio tecnologico e di buone pratiche. Sono convinto che un' azione coordinata e continuata permetterà di influire con efficacia anche sulle politiche infrastrutturali europee in chiave di ribilanciamento delle risorse e di estensione delle reti di connettività europee anche ai Paesi che affacciano sul Mediterraneo". Cos' è immediapress (link: <http://corporate.adnkronos.com/02.php#Immediapress>) Disclaimer Immediapress (link: https://www.adnkronos.com/zoom/footer_disclaimer#immediapress)

The screenshot shows the Adnkronos website interface. The main headline reads: "Rinnovati i vertici di MEDPorts. Conferme nel Comitato Esecutivo dell' Associazione per i rappresentanti dei porti italiani". Below the headline, it says "Comunicato stampa" and "ECONOMIA E FINANZA". The article text is partially visible, starting with "Civitavecchia, 11 dicembre 2020 - Si è riunita nella giornata di ieri, in modalità videoconferenza...". On the right side, there is a search bar and a list of related news items. At the bottom, there is a video player section with the title "Specialista di lui alla Regia del Quattro Finestre di Stato".

Rinnovati i vertici di MEDPorts. Conferme nel Comitato Esecutivo dell' Associazione per i rappresentanti dei porti italiani

(Civitavecchia, 11 dicembre 2020) - Civitavecchia, 11 dicembre 2020 - Si è riunita nella giornata di ieri, in modalità videoconferenza, l' Assemblée Generale di MEDPorts, l' Associazione creata a Marsiglia nel 2018 che raggruppa quasi trenta porti del Mediterraneo. All' ordine del giorno anche il rinnovo del Comitato Esecutivo che ha ratificato le conferme di Francesco Maria di Majo e Pino Musolino come Vicepresidenti dell' Associazione e di Luca Lupi quale Segretario Generale. Le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale e del Mare Adriatico Settentrionale mantengono e rafforzano, quindi, la propria presenza all' interno dei vertici dell' Associazione, grazie ad un nuovo mandato biennale che scadrà nel dicembre 2022. MEDPorts, che registra, attraverso i suoi porti aderenti, il 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre il 50% del traffico di contenitori, mira di instaurare un' area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, con l' obiettivo di dare maggiore visibilità ai porti dell' area Med sulla scena del trasporto marittimo mondiale. Nel corso dell' Assemblée Generale si è proceduto anche ad una rivisitazione dei Comitati tecnici, ridotti da 6 a 3 e che hanno visto l' **AdSP** adriatica assumere la presidenza del Comitato "Promotion" attraverso il funzionario Stefano Bonaldo. "Esprimo piena soddisfazione per la riconferma in qualità di Vicepresidente di MEDPorts - dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. "È un importante riconoscimento per l' **AdSP** e per il contributo che i Porti del Lazio hanno dato all' Associazione in questi primi anni di vita. Sono certo che anche il Presidente Musolino saprà dare lo stesso risalto internazionale ai porti del Network laziale, confermando l' impegno sia in MEDPorts che nelle altre associazioni europee nelle quali l' Ente è presente. Infine, auguro a MEDPorts di compiere ulteriori passi in avanti nei prossimi anni, riprendendo anche il discorso dell' interconnessione tra le reti TEN-T e TMN-T che era stato oggetto anche di un importante meeting internazionale, tenutosi proprio a Civitavecchia nel 2014 nel corso del semestre di presidenza italiana dell' UE. Temi, tra l' altro, ritornati recentemente attuali in occasione di due importanti eventi internazionali tenutisi il primo a Ponza nel mese di settembre grazie alla regia dell' Associazione Prospettive Mediterranee e lo scorso 20 novembre in modalità videoconferenza, cui hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti della Commissione Europea, dell' Unione per il Mediterraneo e del Ministero degli Affari Esteri". "Fin dalla sua nascita nel 2018 MedPorts rappresenta una grande opportunità per tutti i porti mediterranei che si trovano a vivere una rinnovata centralità nello scenario degli scambi internazionali e si confrontano dunque con nuove sfide sempre più ambiziose" dichiara il Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale veneta Pino Musolino. "Negli ultimi due anni l' Associazione ha permesso di consolidare le relazioni tra i membri europei, africani e mediorientali, moltiplicando le occasioni di scambio tecnologico e di buone pratiche. Sono convinto che un' azione coordinata e continuata permetterà di influire con efficacia anche sulle politiche infrastrutturali europee in chiave di ribilanciamento delle risorse e di estensione delle reti di connettività europee anche ai Paesi che affacciano sul Mediterraneo".



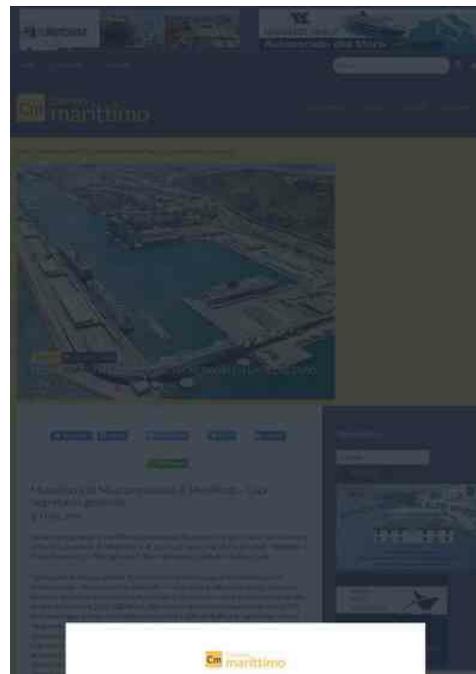
11 dicembre 2020 - 12:49
Rinnovati i vertici di MEDPorts. Conferme nel Comitato Esecutivo dell'Associazione per i rappresentanti dei porti italiani

Civitavecchia, 11 dicembre 2020 - Civitavecchia, 11 dicembre 2020 - Si è riunita nella giornata di ieri, in modalità videoconferenza, l' Assemblée Generale di MEDPorts, l' Associazione creata a Marsiglia nel 2018 che raggruppa quasi trenta porti del Mediterraneo. All' ordine del giorno anche il rinnovo del Comitato Esecutivo che ha ratificato le conferme di Francesco Maria di Majo e Pino Musolino come Vicepresidenti dell' Associazione e di Luca Lupi quale Segretario Generale. Le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale e del Mare Adriatico Settentrionale mantengono e rafforzano, quindi, la propria presenza all' interno dei vertici dell' Associazione, grazie ad un nuovo mandato biennale che scadrà nel dicembre 2022. MEDPorts, che registra, attraverso i suoi porti aderenti, il 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre il 50% del traffico di contenitori, mira di instaurare un' area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, con l' obiettivo di dare maggiore visibilità ai porti dell' area Med sulla scena del trasporto marittimo mondiale. Nel corso dell' Assemblée Generale si è proceduto anche ad una rivisitazione dei Comitati tecnici, ridotti da 6 a 3 e che hanno visto l' **AdSP** adriatica assumere la presidenza del Comitato "Promotion" attraverso il funzionario Stefano Bonaldo. "Esprimo piena soddisfazione per la riconferma in qualità di Vicepresidente di MEDPorts - dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. "È un importante riconoscimento per l' **AdSP** e per il contributo che i Porti del Lazio hanno dato all' Associazione in questi primi anni di vita. Sono certo che anche il Presidente Musolino saprà dare lo stesso risalto internazionale ai porti del Network laziale, confermando l' impegno sia in MEDPorts che nelle altre associazioni europee nelle quali l' Ente è presente. Infine, auguro a MEDPorts di compiere ulteriori passi in avanti nei prossimi anni, riprendendo anche il discorso dell' interconnessione tra le reti TEN-T e TMN-T che era stato oggetto anche di un importante meeting internazionale, tenutosi proprio a Civitavecchia nel 2014 nel corso del semestre di presidenza italiana dell' UE. Temi, tra l' altro, ritornati recentemente attuali in occasione di due importanti eventi internazionali tenutisi il primo a Ponza nel mese di settembre grazie alla regia dell' Associazione Prospettive Mediterranee e lo scorso 20 novembre in modalità videoconferenza, cui hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti della Commissione Europea, dell' Unione per il Mediterraneo e del Ministero degli Affari Esteri". "Fin dalla sua nascita nel 2018 MedPorts rappresenta una grande opportunità per tutti i porti mediterranei che si trovano a vivere una rinnovata centralità nello scenario degli scambi internazionali e si confrontano dunque con nuove sfide sempre più ambiziose" dichiara il Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale veneta Pino Musolino. "Negli ultimi due anni l' Associazione ha permesso di consolidare le relazioni tra i membri europei, africani e mediorientali, moltiplicando le occasioni di scambio tecnologico e di buone pratiche. Sono convinto che un' azione coordinata e continuata permetterà di influire con efficacia anche sulle politiche infrastrutturali europee in chiave di ribilanciamento delle risorse e di estensione delle reti di connettività europee anche ai Paesi che affacciano sul Mediterraneo".



Musolino e di Majo presidenti di MedPorts - Lupi segretario generale

11 Dec, 2020 L' Assemblea generale di MedPorts ha confermato Francesco Maria di Majo e Pino Musolino come vicepresidenti di MEDPorts e di Luca Lupi quale segretario generale . MedPorts è l' Associazione nata a Marsiglia nel 2018 e che riunisce i porti del Mediterraneo. 'Le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale e del Mare Adriatico Settentrionale - fanno sapere le Authority - mantengono e rafforzano, quindi, la propria presenza all' interno dei vertici dell' Associazione, grazie ad un nuovo mandato biennale che scadrà nel dicembre 2022. MEDPorts, che registra, attraverso i suoi porti aderenti, il 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre il 50% del traffico di contenitori, mira di instaurare un' area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, con l' obiettivo di dare maggiore visibilità ai porti dell' area Med sulla scena del trasporto marittimo mondiale. Nel corso dell' Assemblea Generale si è proceduto anche ad una rivisitazione dei Comitati tecnici, ridotti da 6 a 3 e che hanno visto l' **AdSP** adriatica assumere la presidenza del Comitato 'Promotion' attraverso il funzionario Stefano Bonaldo. 'Esprimo piena soddisfazione per la riconferma in qualità di Vicepresidente di MEDPorts - dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. 'È un importante riconoscimento per l' **AdSP** e per il contributo che i Porti del Lazio hanno dato all' Associazione in questi primi anni di vita. Sono certo che anche il Presidente Musolino saprà dare lo stesso risalto internazionale ai porti del Network laziale, confermando l' impegno sia in MEDPorts che nelle altre associazioni europee nelle quali l' Ente è presente. Infine, auguro a MEDPorts di compiere ulteriori passi in avanti nei prossimi anni, riprendendo anche il discorso dell' interconnessione tra le reti TEN-T e TMN-T che era stato oggetto anche di un importante meeting internazionale, tenutosi proprio a Civitavecchia nel 2014 nel corso del semestre di presidenza italiana dell' UE. Temi, tra l' altro, ritornati recentemente attuali in occasione di due importanti eventi internazionali tenutisi il primo a Ponza nel mese di settembre grazie alla regia dell' Associazione Prospettive Mediterranee e lo scorso 20 novembre in modalità videoconferenza, cui hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti della Commissione Europea, dell' Unione per il Mediterraneo e del Ministero degli Affari Esteri'. 'Fin dalla sua nascita nel 2018 MedPorts rappresenta una grande opportunità per tutti i porti mediterranei che si trovano a vivere una rinnovata centralità nello scenario degli scambi internazionali e si confrontano dunque con nuove sfide sempre più ambiziose' dichiara il Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale veneta Pino Musolino. 'Negli ultimi due anni l' Associazione ha permesso di consolidare le relazioni tra i membri europei, africani e mediorientali, moltiplicando le occasioni di scambio tecnologico e di buone pratiche. Sono convinto che un' azione coordinata e continuata permetterà di influire con efficacia anche sulle politiche infrastrutturali europee in chiave di ribilanciamento delle risorse e di estensione delle reti di connettività europee anche ai Paesi che affacciano sul Mediterraneo'.



Informazioni Marittime

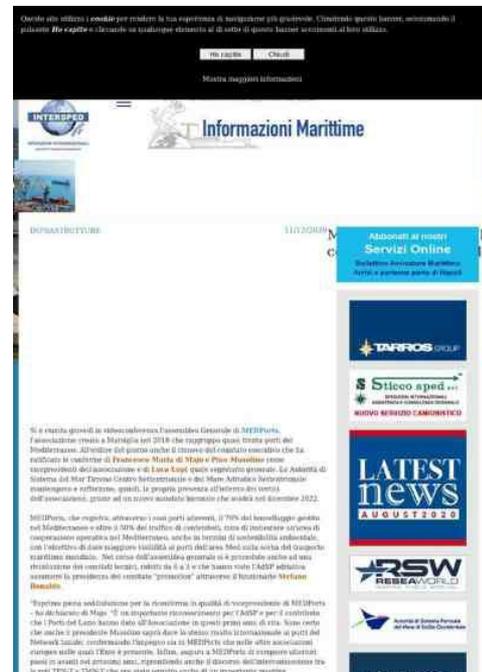
Focus

MEDPorts, di Majo e Musolino confermati vicepresidenti

Si è svolta in videoconferenza l'assemblea dell'associazione che raggruppa quasi trenta scali del Mediterraneo

Si è riunita giovedì in videoconferenza l'assemblea Generale di MEDPorts, l'associazione creata a Marsiglia nel 2018 che raggruppa quasi trenta porti del Mediterraneo. All'ordine del giorno anche il rinnovo del comitato esecutivo che ha ratificato le conferme di Francesco Maria di Majo e Pino Musolino come vicepresidenti dell'associazione e di Luca Lupi quale segretario generale. Le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale e del Mare Adriatico Settentrionale mantengono e rafforzano, quindi, la propria presenza all'interno dei vertici dell'associazione, grazie ad un nuovo mandato biennale che scadrà nel dicembre 2022. MEDPorts, che registra, attraverso i suoi porti aderenti, il 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre il 50% del traffico di contenitori, mira di instaurare un'area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di dare maggiore visibilità ai porti dell'area Med sulla scena del trasporto marittimo mondiale. Nel corso dell'assemblea generale si è proceduto anche ad una rivisitazione dei comitati tecnici, ridotti da 6 a 3 e che hanno visto l'AdSP adriatica assumere la

presidenza del comitato "promotion" attraverso il funzionario Stefano Bonaldo. "Esprimo piena soddisfazione per la riconferma in qualità di vicepresidente di MEDPorts - ha dichiarato di Majo. "È un importante riconoscimento per l'AdSP e per il contributo che i Porti del Lazio hanno dato all'Associazione in questi primi anni di vita. Sono certo che anche il presidente Musolino saprà dare lo stesso risalto internazionale ai porti del Network laziale, confermando l'impegno sia in MEDPorts che nelle altre associazioni europee nelle quali l'Ente è presente. Infine, auguro a MEDPorts di compiere ulteriori passi in avanti nei prossimi anni, riprendendo anche il discorso dell'interconnessione tra le reti TEN-T e TMN-T che era stato oggetto anche di un importante meeting internazionale, tenutosi proprio a Civitavecchia nel 2014 nel corso del semestre di presidenza italiana dell'Ue. Temi, tra l'altro, ritornati recentemente attuali in occasione di due importanti eventi internazionali tenutisi il primo a Ponza nel mese di settembre grazie alla regia dell'associazione Prospettive Mediterranee e lo scorso 20 novembre in modalità videoconferenza, cui hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti della Commissione Europea, dell'Unione per il Mediterraneo e del Ministero degli Affari Esteri". "Fin dalla sua nascita nel 2018 MedPorts rappresenta una grande opportunità per tutti i porti mediterranei che si trovano a vivere una rinnovata centralità nello scenario degli scambi internazionali e si confrontano dunque con nuove sfide sempre più ambiziose" ha detto Musolino. "Negli ultimi due anni l'associazione ha permesso di consolidare le relazioni tra i membri europei, africani e mediorientali, moltiplicando le occasioni di scambio tecnologico e di buone pratiche. Sono convinto che un'azione coordinata e continuata permetterà di influire con efficacia anche sulle politiche infrastrutturali europee in chiave di ribilanciamento delle risorse e di estensione delle reti di connettività europee anche ai Paesi che affacciano sul Mediterraneo".



MEDPorts: rinnovo ai vertici

Di Majo e Musolino confermati vicepresidenti dell'associazione

Redazione

CIVITAVECCHIA L'Assemblea generale di MEDPorts, associazione creata a Marsiglia nel 2018 che raggruppa quasi trenta porti del Mediterraneo, ha rinnovato il suo Comitato esecutivo, ratificando le conferme di Francesco Maria di Majo e Pino Musolino come vicepresidenti dell'associazione e di Luca Lupi quale segretario generale. Il nuovo mandato dei due presidenti, rispettivamente dell'**AdSp** del mar Tirreno centro settentrionale e del mare Adriatico settentrionale scadrà a Dicembre 2022. Attraverso i suoi porti aderenti, MEDPorts, registra il 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre il 50% del traffico di contenitori, mirando ad instaurare un'area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di dare maggiore visibilità ai porti dell'area Med sulla scena del trasporto marittimo mondiale. Nel corso dell'Assemblea generale si è proceduto anche ad una rivisitazione dei Comitati tecnici, ridotti da 6 a 3 e che hanno visto l'**AdSp** adriatica assumere la presidenza del Comitato Promotion attraverso il funzionario Stefano Bonaldo. Esprimo piena soddisfazione per la riconferma in qualità di vicepresidente di MEDPorts dichiara Francesco Maria di Majo. È un importante riconoscimento per l'**AdSp** e per il contributo che i porti del Lazio hanno dato all'associazione in questi primi anni di vita. Sono certo che anche il presidente Musolino saprà dare lo stesso risalto internazionale ai porti del Network laziale, confermando l'impegno sia in MEDPorts che nelle altre associazioni europee nelle quali l'Ente è presente. Infine, auguro a MEDPorts di compiere ulteriori passi in avanti nei prossimi anni, riprendendo anche il discorso dell'interconnessione tra le reti Ten-t e Tm-t. Fin dalla sua nascita nel 2018 MedPorts rappresenta una grande opportunità per tutti i porti mediterranei che si trovano a vivere una rinnovata centralità nello scenario degli scambi internazionali e si confrontano dunque con nuove sfide sempre più ambiziose e il commento del commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale veneta Pino Musolino: Negli ultimi due anni l'associazione ha permesso di consolidare le relazioni tra i membri europei, africani e mediorientali, moltiplicando le occasioni di scambio tecnologico e di buone pratiche. Sono convinto che un'azione coordinata e continuata permetterà di influire con efficacia anche sulle politiche infrastrutturali europee in chiave di ribilanciamento delle risorse e di estensione delle reti di connettività europee anche ai Paesi che affacciano sul Mediterraneo.



Rinnovati i vertici di MEDPorts: confermati Vicepresidenti di Majo e Pino Musolino

Civitavecchia, 11 dicembre 2020 - Si è riunita nella giornata di ieri, in modalità videoconferenza, l'Assemblea Generale di MEDPorts, l'Associazione creata a Marsiglia nel 2018 che raggruppa quasi trenta porti del Mediterraneo. All'ordine del giorno anche il rinnovo del Comitato Esecutivo che ha ratificato le conferme di Francesco Maria di Majo e Pino Musolino come Vicepresidenti dell'Associazione e di Luca Lupi quale Segretario Generale. Le Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale e del Mare Adriatico Settentrionale mantengono e rafforzano, quindi, la propria presenza all'interno dei vertici dell'Associazione, grazie ad un nuovo mandato biennale che scadrà nel dicembre 2022. MEDPorts, che registra, attraverso i suoi porti aderenti, il 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre il 50% del traffico di contenitori, mira di instaurare un'area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di dare maggiore visibilità ai porti dell'area Med sulla scena del trasporto marittimo mondiale. Nel corso dell'Assemblea Generale si è proceduto anche ad una rivisitazione dei Comitati tecnici, ridotti da 6 a 3 e che hanno visto l'AdSP adriatica assumere la presidenza del Comitato "Promotion" attraverso il funzionario Stefano Bonaldo. "Esprimo piena soddisfazione per la riconferma in qualità di Vicepresidente di MEDPorts - dichiara il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. "È un importante riconoscimento per l'AdSP e per il contributo che i Porti del Lazio hanno dato all'Associazione in questi primi anni di vita. Sono certo che anche il Presidente Musolino saprà dare lo stesso risalto internazionale ai porti del Network laziale, confermando l'impegno sia in MEDPorts che nelle altre associazioni europee nelle quali l'Ente è presente. Infine, auguro a MEDPorts di compiere ulteriori passi in avanti nei prossimi anni, riprendendo anche il discorso dell'interconnessione tra le reti TEN-T e TMN-T che era stato oggetto anche di un importante meeting internazionale, tenutosi proprio a Civitavecchia nel 2014 nel corso del semestre di presidenza italiana dell'UE. Temi, tra l'altro, ritornati recentemente attuali in occasione di due importanti eventi internazionali tenutisi il primo a Ponza nel mese di settembre grazie alla regia dell'Associazione Prospettive Mediterranee e lo scorso 20 novembre in modalità videoconferenza, cui hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti della Commissione Europea, dell'Unione per il Mediterraneo e del Ministero degli Affari Esteri". "Fin dalla sua nascita nel 2018 MedPorts rappresenta una grande opportunità per tutti i porti mediterranei che si trovano a vivere una rinnovata centralità nello scenario degli scambi internazionali e si confrontano dunque con nuove sfide sempre più ambiziose" dichiara il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale veneta Pino Musolino. "Negli ultimi due anni l'Associazione ha permesso di consolidare le relazioni tra i membri europei, africani e mediorientali, moltiplicando le occasioni di scambio tecnologico e di buone pratiche. Sono convinto che un'azione coordinata e continuata permetterà di influire con efficacia anche sulle politiche infrastrutturali europee in chiave di ribilanciamento delle risorse e di estensione delle reti di connettività europee anche ai Paesi che affacciano sul Mediterraneo".



Shipping Italy

Focus

MedPorts rinnova i vertici. Musolino e di Majo confermati vicepresidenti

MedPorts, associazione che riunisce 22 port authority di scali affacciati sul Mediterraneo, ha rinnovato fino al 2022 il suo comitato esecutivo nel corso di una assemblea generale che si è svolta ieri in videoconferenza. Confermati come vice presidenti, in rappresentanza rispettivamente delle **AdSP** del Mare Adriatico Settentrionale e del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino e Francesco Maria di Majo, mentre Luca Lupi, pure in rappresentanza di Civitavecchia, manterrà il ruolo di Segretario Generale. L'assemblea ha poi revisionato anche i Comitati tecnici, riducendoli da 6 a 3. Anche tra questi non mancherà la presenza italiana dato che la presidenza di quello denominato Promotion è andata a Stefano Bonaldo, funzionario della port authority veneta. Soddisfatto per la riconferma di Majo, per il quale la nomina va a "riconoscimento per l' **AdSP** e per il contributo che i Porti del Lazio hanno dato all' Associazione in questi primi anni di vita". Il presidente dell' **AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale si è poi detto certo che anche Musolino, nelle vesti di prossimo numero uno dell' ente (ieri sulla sua nomina si è espressa favorevolmente la Commissione Trasporti della Camera, ndr) "saprà dare lo stesso risalto internazionale ai porti del network laziale". "Negli ultimi due anni l' associazione ha permesso di consolidare le relazioni tra i membri europei, africani e mediorientali, moltiplicando le occasioni di scambio tecnologico e di buone pratiche"ha commentato Musolino. "Sono convinto che un' azione coordinata e continuata permetterà di influire con efficacia anche sulle politiche infrastrutturali europee in chiave di ribilanciamento delle risorse e di estensione delle reti di connettività europee anche ai Paesi che affacciano sul Mediterraneo". Nata nel 2018, Medports, attraverso i suoi porti aderenti, 'pesa' per circa il 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre il 50% del traffico di contenitori. Tra i suoi obiettivi c' è quello di dare maggiore visibilità ai porti dell' area Med sulla scena del trasporto marittimo mondiale.

