



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 17 dicembre 2020



Rassegna stampa

Prime Pagine

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

Trieste

16/12/2020	FerPress	24
Porto Trieste: M5S, soddisfatti per la conferma di D' Agostino alla presidenza		
16/12/2020	FerPress	25
Porto Trieste: Serracchiani, D' Agostino è una certezza per Trieste e il sistema Paese		
16/12/2020	Primo Magazine	GAM EDITORI 26
Conferma definitiva della nomina di Zeno d' Agostino		
16/12/2020	Messaggero Marittimo	Redazione 27
Porti, autotrasporto e Recovery plan: intervista a Debora Serracchiani		

Venezia

17/12/2020	Corriere del Veneto Pagina 1		30
17/12/2020	Corriere del Veneto Pagina 8	A. Zo. - P. C.	31
17/12/2020	Il Gazzettino Pagina 34	RAFFAELLA VITTADELLO	32
17/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 1		34
17/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 37	ALBERTO VITUCCI	35
17/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 37		37
17/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 13		38
16/12/2020	Informazioni Marittime		39
17/12/2020	Corriere del Veneto Pagina 10		40
17/12/2020	Il Gazzettino Pagina 38	MICHELE FULLIN	41
17/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 45	R.D.R.D.Z.	42

Savona, Vado

16/12/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	43

Genova, Voltri

17/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		44
17/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 1		46
17/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		47

Ravenna

16/12/2020	RavennaNotizie.it	Redazione	48
16/12/2020	ravennawebtv.it		49

Marina di Carrara

17/12/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 28	<i>LUCA BARBIERI C.F.</i>	50
Dall' Autorità portuale all' Asl: la gestione ora è di "area vasta"				

Livorno

17/12/2020	Il Tirreno	Pagina 17	<i>MAURO ZUCCHELLI</i>	51
Il porto sarà di Guerrieri				
17/12/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 58		53
Authority, la lettera a Giani Il ministro fa il nome di Guerrieri				
17/12/2020	Il Tirreno	Pagina 17		54
Bacini di carenaggio, dal comitato di gestione il via libera a Azimut				
16/12/2020	Ansa			55
Porti: Livorno; via libera concessioni bacini di carenaggio				
16/12/2020	Informare			56
Approvato il piano dell' organico dei porti di Livorno e Piombino				
16/12/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	57
Bacini in concessione ad Azimut Benetti				
16/12/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	59
Livorno presenta il Piano Promozione 2021				
16/12/2020	Port News		<i>di Redazione Port News</i>	60
Fronte del porto				

Piombino, Isola d' Elba

17/12/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 60		61
«Piano industriale Tempo scaduto a gennaio scorso»				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/12/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 59		62
Porto, prime spine per Pino Musolino: bilancio bocciato dal comitato di gestione				
16/12/2020	Affari Italiani			63
Mancata approvazione del Bilancio 2021 dell' ASP del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Non accolta la proposta di parziale svincolo delle somme accantonate per i contenziosi per compensare lo squilibrio derivante dall' emergenza sanitaria				
16/12/2020	FerPress			65
ASP Mar Tirreno Centro Settentrionale: mancata approvazione Bilancio 2021				
16/12/2020	Informare			67
L' Organismo di partenariato dell' AdSP del Tirreno Centro Settentrionale ha bocciato il bilancio di previsione 2021				
16/12/2020	Informazioni Marittime			68
I contenziosi pesano. Bocciato il bilancio di previsione 2021 del porto di Civitavecchia				
16/12/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	69
AdSp Civitavecchia: non approvato bilancio 2021				
16/12/2020	Sea Reporter			71
Mancata approvazione del Bilancio 2021 dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale				
16/12/2020	FerPress			73
Gaeta: avviso per rilascio concessione demaniale per sosta a pagamento lungo il waterfront				

16/12/2020	Sea Reporter		74
Record di merci movimentate presso il porto commerciale di Gaeta			
16/12/2020	FerPress		75
Porto di Civitavecchia, da venerdì operative le banchine 33 e 34 della Darsena Traghetti			
16/12/2020	Informazioni Marittime		76
Tornano operative le banchine 33 e 34 di Civitavecchia			
16/12/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	77
Civitavecchia: operative banchine 33 e 34			

Napoli

17/12/2020	La Repubblica (ed. Napoli)	Pagina 11	78
Annunziata verso il porto ma resta il nodo inchieste "Vado avanti, ecco cosa farò"			

Bari

16/12/2020	Informazioni Marittime		80
Puglia, presentato Inter-Pass per connettere porti e aeroporti			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

17/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 32	81
Pressing sul Ministero per prorogare la scadenza dell' Agenzia per il lavoro			
17/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 22	82
I treni al porto, svolta a Gioia Tauro			
17/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 22	84
La prima corsa arrivata... in ritardo			
17/12/2020	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 8	85
Finalmente arriva il primo treno al gateway ferroviario del porto			
16/12/2020	Ansa		86
Porti: Gioia Tauro, parte collegamento intermodale ferroviario			
16/12/2020	FerPress		87
Gioia Tauro: crescita volumi, intermodalità, assunzioni tra le parole chiave del 2020			
16/12/2020	FerPress		89
La svolta epocale di Gioia Tauro. Firmato il contratto tra l' AP e MCT spa. In porto il primo treno			
16/12/2020	Il Lametino		90
Porto Gioia Tauro: parte collegamento intermodale ferroviario			
16/12/2020	Informare		91
Il porto di Gioia Tauro si appresta a chiudere il 2020 con un rialzo del +25% del traffico dei container			
16/12/2020	Informazioni Marittime		93
Gioia Tauro, primo treno in porto. Firmato accordo AdSP-MedCenter			
16/12/2020	LaC News 24	di Redazione	95
Porto Gioia Tauro, arriva il primo treno merci al gateway ferroviario			
16/12/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	96
Primo treno nel porto di Gioia Tauro			
16/12/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	98
Gioia Tauro riconquista primato del transhipment			
16/12/2020	Primo Magazine	GAM EDITORI	100
Gioia Tauro, contratto tra l' Autorità portuale e la società MCT spa			

16/12/2020	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i>	101
Gioia Tauro. Firmato il contratto tra l' Autorità portuale e la società MCT spa. Oggi è giunto in porto il primo treno			
16/12/2020	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i>	102
Porto Gioia Tauro, il 2020 è stato l' anno della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment			
16/12/2020	Stretto Web		104
Porto di Gioia Tauro: parte collegamento intermodale ferroviario, aperto gateway. Agostinelli: "si realizza un sogno"			
16/12/2020	TempoStretto	<i>Dario Rondinella</i>	106
Gioia Tauro(RC). Da oggi parte il collegamento intermodale ferroviario			
16/12/2020	ZeroUno Tv		107
Porto di Gioia Tauro, oggi l' arrivo del primo treno dal gateway			
17/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)	Pagina 32	109
Lavori al molo foraneo del porto L' investimento non è più a rischio			
16/12/2020	Ansa		110
Porti: Catalfamo, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi			
16/12/2020	Il Lametino		111
Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi. Sottoscritte convenzioni tra Regione e Autorità portuale Gioia Tauro			
16/12/2020	Italtpress		112
Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi			
16/12/2020	LaC News 24	<i>di Redazione</i>	113
Porti Calabria, firmata convenzione per i lavori negli scali di Crotone e Palmi			
16/12/2020	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i>	114
Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi			
16/12/2020	Stretto Web		115
Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi			
16/12/2020	TempoStretto	<i>Dario Rondinella</i>	116
Calabria. Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi			
16/12/2020	Zoom 24	<i>redazione</i>	117
Porti, interventi per 6 milioni di euro a Crotone e Palmi			

Cagliari

17/12/2020	La Nuova Sardegna	Pagina 23	<i>DI GAVINO MASIA</i>	118
Nel porto commerciale via allo scavo dei fondali				
17/12/2020	L'Unione Sarda	Pagina 46		119
Escavo del porto, via alle indagini ambientali				
16/12/2020	Ansa			120
Porti: a P.Torres fondali più profondi per crociere e merci				
17/12/2020	Informatore Navale			121
Parte l'iter per l'escavo dei fondali dello scalo commerciale di Porto Torres				
16/12/2020	Informazioni Marittime			122
Porto Torres, via ai carotaggi in vista dei dragaggi				
16/12/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	123
Escavo nello scalo commerciale di Porto Torres				

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

17/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 27		124
Porto, ok ai lavori di restyling della banchina Est				
17/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 30		125
Autoporto, bozza finale della convenzione Anas				

Augusta

17/12/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 15	126
Bonifica rada di Augusta colpo di scena dopo l' altro		

Palermo, Termini Imerese

17/12/2020	Giornale di Sicilia Pagina 20	128
Riparte la cantieristica «Accordo importante»		
16/12/2020	CTS Notizie <i>Redazione CTS</i>	129
Firmato l' accordo: il Cantiere navale di Palermo tornerà a costruire navi		
16/12/2020	IL Sicilia <i>Redazione</i>	130
Cantiere navale a Palermo, chiuso accordo per la costruzione di navi intere		
16/12/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	131
Palermo diventa polo mediterraneo per la cantieristica navale		
16/12/2020	Sicilia 20 News <i>di Redazione</i>	132
Cantiere navale di Palermo, incontro tra la Cgil e la Fiom con l' Autorità di sistema portuale		
16/12/2020	Sicilia Report <i>Redazione PA</i>	133
Porti: accordo Fincantieri-Autorità Sicilia occidentale, plauso dalle parti sociali		
16/12/2020	SiciliaNews24	135
Palermo diventa polo mediterraneo per la cantieristica navale		

Focus

17/12/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 26	137
La crisi dei container fa salire anche i costi delle commodity		
17/12/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 13 <i>Raoul de Forcade</i>	138
Cantieri nautici fiduciosi, produzione 2021 in crescita		
16/12/2020	Transportonline	140
Logistica vaccini anti-covid19: al via tavolo di lavoro congiunto tra associazioni del cargo-aereo e logistica farmaceutica		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 638210
mail: servizioclienti@corriere.it



Pari tra Juve e Atalanta
L'Inter batte il Napoli
Il Milan frena ancora
commenti, pagelle e classifiche
da pagina 46 a pagina 51



Domani su 7
Gli Oscar e la pandemia
per il regista di *Parasite*.
«La vita ripartirà presto»
di **Luca Mastrantonio**
nel settimanale



Il caso Orbán

L'EUROPA DEI DIRITTI CAMMINA

di **Sabino Cassese**

Il Parlamento europeo ha dato il voto finale al regolamento contenente il «regime di condizionalità», che lega i finanziamenti europei al rispetto dello Stato di diritto. La soluzione escogitata da Angela Merkel ha superato l'opposizione di Ungheria e Polonia e aperto la strada a questo voto.

Quindi, dal primo gennaio 2021, dopo aver accertato la violazione dei principi dello Stato di diritto da parte di un Paese europeo, la Commissione potrà proporre il taglio o il congelamento dei fondi europei. Entro un mese, il Consiglio potrà votare, a maggioranza qualificata, sulle misure proposte dalla Commissione.

Questa soluzione è stata definita dall'imprenditore di origini ungheresi George Soros una «resa». Da parte britannica sono arrivate altre critiche: il compromesso sarebbe astuto, ma poco coraggioso, quasi un trucco. Solo il capogruppo tedesco del Partito popolare europeo Manfred Weber ha esultato, parlando di una «svolta fondamentale dell'Unione». Così «chi non rispetta lo Stato di diritto non ha soldi dall'Unione».

Vorrei provare a spiegare perché questo passaggio non è stato un cedimento, ma ha fatto, al contrario, fare all'Unione un balzo in avanti, dando ragione a quel che disse Helmut Schmidt, allora ministro delle Finanze e poi anch'egli cancelliere, in una memorabile conferenza tenuta a Londra il 29 gennaio 1974: «l'Europa vive di crisi».

continua a pagina 32

L'emergenza Il funzionario dell'Oms Zamboni ai pm: pressioni per farmi correggere il report

Italia zona rossa a Natale

Divieti di spostamento e chiusure dal 24. Divisi sulla durata delle misure

A Natale l'Italia sarà in lockdown. Il governo però è diviso su due ipotesi. Blocco della circolazione e negozi serrati dal 24 fino al 3 gennaio o forse fino all'Epifania. Oppure zona rossa solo il 24, 25, 26, 31 dicembre e 1° gennaio, e nel resto dei giorni misure da zona arancione. I pm di Bergamo hanno ascoltato il funzionario dell'Oms, Francesco Zamboni, che ha ammesso: «Pressioni per correggere il report».

da pagina 2 a pagina 13

L'INCERTEZZA, L'ATTESA

Ora diciteli cosa si può fare

di **Roberto Gressi**

Diteci, per favore, di che vita dobbiamo vivere. L'Italia anarchica per luogo comune ha risposto con pazienza e ordine al lockdown della prima ondata del virus.

continua a pagina 32

GIANNELLI



IL COMMISSARIO ARCURI

«Le vaccinazioni per data di nascita. Dai più anziani»

di **Federico Fubini**

Ie prime dosi a medici, infermieri e nelle Rsa, dopo «inizieremo con chi ha più di 60 anni», andando in ordine di età decrescente, partendo dai centenari. Il commissario Domenico Arcuri svela al Corriere il piano per somministrare i vaccini: «Siamo pronti».

a pagina 9

IL GIALLO DI FIRENZE

In 4 valigie i cadaveri di una coppia. Si cerca il figlio

di **Marco Gasperetti**

Il mistero delle quattro valigie trovate a Firenze con dentro resti umani è stato svelato. Sono di una coppia di coniugi albanesi scomparsi il 2 novembre del 2015. Quel giorno, erano andati a prendere il figlio che usciva dal carcere di Sollicciano dove aveva scontato una pena di 4 anni per droga. Adesso è latitante e lo stanno cercando le forze dell'ordine. Potrebbe aiutare gli investigatori a comprendere il movente che si cela dietro al massacro dei suoi genitori. Si tratterebbe forse di una vendetta contro di lui decisa dalla criminalità. La figlia disperata: «Uccisi come gangster, perché hanno colpito loro».

a pagina 25

Beneficenza

Gli aiuti contro le disuguaglianze di MacKenzie Scott



MacKenzie Scott, 50 anni, con l'ex Jeff Bezos (56): assieme per oltre due decenni, poi il divorzio da 38 miliardi di dollari

Le donazioni miliardarie dell'ex moglie di Bezos

di **Massimo Gaggi**

Donazioni record in beneficenza da MacKenzie Scott, l'ex moglie di Jeff Bezos, il fondatore di Amazon. Negli ultimi 4 mesi ha versato 4,2 miliardi di dollari a 384 organizzazioni.

a pagina 28

SALA E LA RICANDIDATURA

«Con me una lista di giovani. A capo un uomo e una donna»

di **Maurizio Giannattasio** e **Barbara Stefanelli**



Il sindaco di Milano Beppe Sala si candida per un secondo mandato con una sua lista con «molti giovani» guidata da «un candidato e da una candidata», dice al Corriere. E poi si augura di trovare una convergenza con i Verdi, mentre con i 5 Stelle «c'è tanta distanza tra le nostre e le loro proposte».

a pagina 15

IL PIANO DI BONOMI

Tempo di tagli in Confindustria

di **Dario Di Vico**

Tagli a consulenze e agli sponsor. Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, vara il piano di austerità. Una svolta nella gestione operativa e finanziaria. Questa mattina al Consiglio la presentazione del bilancio preconsuntivo e preventivo.

a pagina 37

ESSELUNGA APRE A GENOVA

Il supermercato e l'attesa di 36 anni

di **Daniela Polizzi**

Ci sono voluti ben 36 anni di lotta alla burocrazia tra l'acquisto del primo immobile e il taglio del nastro avvenuto ieri per mano di Marina Caprotti. Ma da ieri Esselunga ha un nuovo store anche a Genova che darà lavoro a 134 persone, in uno spazio vicino al mare.

a pagina 39

Louise Glück

PREMIO NOBEL
PER LA LETTERATURA 2020



ilSaggiatore

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Mission: Possible

Il mio virologo di riferimento Tom Cruise può avere esagerato nel minacciare di licenziamento i membri della troupe di «Mission: Impossible 7» che chiacchieravano spalla a spalla senza indossare la mascherina. Eppure, la sua invettiva rimane il miglior compromesso possibile tra le ragioni della salute e quelle dell'economia. Questo film, ha urlato in sostanza il professor Cruise, dà lavoro a un mucchio di famiglie, ma se continuiamo a interromperlo perché qualcuno ignora le regole e porta il contagio sul set, la produzione fallirà e ci sarà gente che non avrà più soldi per pagare il mutuo e per mangiare. Da bravo attore Cruise l'ha lievemente drammatizzato, ma neanche troppo: basta vedere le code di nuovi poveri che si allungano al-

l'infinito davanti ai ristoranti della solidarietà. È curioso che chi si lamenta dei danni inflitti all'economia dalle restrizioni sanitarie sia spesso il primo a non rispettarle, contribuendo a creare le condizioni per il loro inasprimento e dunque per il peggioramento dell'economia. Una spirale infernale in cui ci dibattiamo più o meno dall'estate, quando l'interruttore del lockdown venne sostituito dalla manopola della libertà vigilata. Collocate allo spartiacque tra l'anno delle terapie intensive e quello dei vaccini, le vacanze di Natale sono il momento di svolta dell'intero film. Servono ancora un po' di prudenza, un po' di pazienza e un po' di resilienza. Una «mission» tostissima, ma in fondo non poi così «impossibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SISTEMA IMMUNITARIO è la TUA DIFESA

SOSTIENILO con la Vitamina D

Senza glutine, senza lattosio

ZERO ZUCCHERI

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

Prolife

01217
8 771120 458008



Salvini: "Se cade Conte, ho già pronto un altro governo". Meloni: "No, si va a votare e basta". Più diviso dei giallorosa c'è solo il cosiddetto centrodestra



Giovedì 17 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 348
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 9,70 con il libro "Zehra Dogan"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

OGGI INCONTRO CON IV
Conte a Renzi:
"Ascolto tutti,
no ultimatum"



DE CAROLIS A PAG. 2

IL TRUCCO DEL SENATO
Casellati: vitalizio
ridato a Del Turco
debitore di Stato

PROIETTI
A PAG. 14

QUANTO CI COSTANO
I conti in tasca
a Pedefontana
e Torino-Lione

PALOMBI A PAG. 11

AFFARE MANIFATTURA
Lucca, Marcucci
e la speculazione
tutta in famiglia

SALVINI A PAG. 15

» CRONACA GIALLA
Firenze, l'orrore
invisibile
in quelle valigie

» Maurizio De Giovanni

Un campo, di quelli che corrono ai fianchi dell'autostrada. Valigie, dozzinali e anonime, di quelle che vendono le bancarelle nei paraggi delle stazioni. Oggetti comuni, sui quali gli occhi passano senza fermarsi, dettagli inutili nella corsa della giornata. Eppure quel campo, sulla Firenze-Pisa Livorno, in un punto qualsiasi, e quelle valigie chiuse costruiscono il panorama dell'orrore infinito.

A PAG. 21



SOLDI&POLTRONE L'ex manager Expo e Alitalia: "Smentisco tutto"

Lega, la testimone: "Bonomi disse che pagava Salvini cash"

Una ex dipendente del partito conferma al Fatto quanto già mise a verbale nel 2013 l'ex tesoriere Belsito: il boiardo nominato anche alla Sea "mi disse che lui era solito fare così"

GRASSO E VERGINE A PAG. 8



ESCLUSIVO L'ANTICORPO MONOCLONALE USATO PER TRUMP

Il farmaco anti-Covid bloccato dai burocrati



SI FA A LATINA,
FERME 10MILA
DOSI GRATUITE

MACKINSON
A PAG. 6-7

NUOVE CHIUSURE PER LE FESTE
Verso una zona rossa dal 24
al 3. Renziiani permettendo

CASELLI E ZANCA A PAG. 4-5

La cattiveria
Il sangue di S. Gennaro non si è ancora liquefatto. Manca l'ok di Italia Viva
WWW.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- Lerner Lega contro imparzialità a pag. 13
- Lucarelli Dr. Jekyll e Mr. Zaia a pag. 20
- Truzzi La Milano da mangiare a pag. 13
- Cuperto Regeni, che si può fare a pag. 13
- Cannavò Obama non capì Trump a pag. 18
- Luttazzi Firenze, addio Duomo a pag. 12

STORIE DI GIORNALISTE, CONFLITTI E FRONTIERE

DONNE SUL FRONTE

La prima collana di Graphic Journalism al femminile

ZEHR
DOĞAN

IN EDICOLA



Dragon Ball

» Marco Travaglio

Siccome se ne sentiva la mancanza, si riparla di governo Draghi, sempre all'insaputa di Draghi. È bastato che dicesse le solite frasi alla Catalano: guai ad aiutare "aree dove il mercato sta fallendo", meglio "progetti utili", "la sostenibilità del debito sarà giudicata da come verrà impiegato il Recovery". E subito s'è levato il solito coro dei provincialotti con la bocca a cul di gallina e l'aria tra il rapito e lo svenuto che doveva avere Mosè sul Sinai dinanzi al rovetto ardente. "Ripartire da Draghi si può", "il monumentale rapporto Draghi" (rag. Cerasa, Foglio). "Sempre bello leggere Draghi" (l'Innominabile). "Le sue analisi sono una traccia" (Gelmini, FI). "Se Conte non ce la fa, c'è Draghi" (Nannicini, Pd). "Governo Draghi senza Bonafede, Catalfo e Azolina" (Richetti-Chi? l'altro calendario oltre a Calenda). "Il monito di Draghi, la visione che serve" (Messaggero). "Il 55% degli italiani preferisce Draghi per il Recovery" (Libero). "Draghi, serve sguardo lungo" (Fubini, Corriere). "Draghi, i partiti e la realtà urgente" (Folli, Repubblica).

Insomma, il governo Draghi è fatto. Il programma è il suo intervento al Gruppo del Trenta, l'allegra simposio di finanzieri, accademici, banchieri centrali, banchieri sfusi, bancarottieri di nazioni intere come l'ex ministro argentino Cavallo e l'ex presidente messicano Zedillo, insomma controllori e controllati (si fa per dire) e altri samaritani, fondato nel 1978 da Rockefeller, che si riunisce due volte l'anno a porte chiuse come il Gran Consiglio dei Dieci Assenti di fantozziana memoria. E la maggioranza in Parlamento? Quella non c'è, ma per i sinceri democratici di noi non è un trascurabile dettaglio. Il Giornale informa che "il Professore da qualche settimana ha lasciato la casa di campagna e s'è trasferito nel suo appartamento romano". Meccojoni. E "il suo ufficio di rappresentanza alla Banca d'Italia è diventato la sua base operativa". Apperò. Già ci pare di vederlo destreggiarsi festoso fra un veto dell'Innominabile, un distinguo di Orlando, un emendamento di Marcucci, una bizza della Bellanova, un capriccio della Boschi, un tweet di Faraone, un ultimatum dei dissidenti grillini, un ruttoddi Salvini, una supercazzola di Giorggetti, un appunto di Letta su Mediaset e un pizzino di Ghedini sulla giustizia. Folli però è in ambascia: "Stipace che qualche forza politica non abbia immediatamente fatto propria e rilanciato l'analisi di Draghi". Giusto: che aspettano i partiti tutti a recarsi in processione nel suo appartamento romano o nella sua base operativa a baciargli la pantofola e incoronarlo re? Folli non sta più nella pelle, tant'è che ha fatto pure un fioretto: se lo ascoltano, si taglia il riportino.

IL GIORNO

GIOVEDÌ 17 dicembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, stretta della Prefettura contro gli assembramenti da shopping

Accessi limitati in Galleria Mai successo in 153 anni

Anastasio a pagina 16



Natale in rosso: ecco il giro di vite

Vince la linea dura. Sarà lockdown quasi totale dal 24 al 27 e dal 31 al 3. Spostamenti vietati, bar e ristoranti chiusi
Vaccino, assegnate le dosi alle regioni ma ci sono tanti nodi da sciogliere. Intervista a Miozzo: bisogna riaprire le scuole

Servizi
da p. 3 a p. 7

Paese che vai regola che trovi

Il dilemma: chi vaccinare per primo?

Roberto Giardina

A chi tocca per primo salire sulla scialuppa di salvataggio? Il vaccino che ci salverà dal Covid è pronto, in Gran Bretagna e negli Stati Uniti si comincia a vaccinare. In Germania si partirà tra Natale e Capodanno. In Italia, a gennaio. Ma le dosi non bastano subito per tutti, si dovrà attendere il proprio turno ancora per mesi. Un tempo d'ansia per sé, e per quanti amiamo. Io abito a Berlino e sono nella prima fascia, per l'età, un privilegio non un merito a cui rinuncierei. Io vado avanti, e lascio mia moglie in lista d'attesa? E i miei figli a Roma, e mia nipote ventenne? Non è vero che il virus risparmi i giovani.

Continua a pagina 2

IL MIRACOLO DELLA LIQUEFAZIONE DEL SANGUE NON SI È RIPETUTO
FEDELI DELUSI FRA PAURE E SPERANZE. COSÌ SI CHIUDE UN ANNO NERO



NEMMENO SAN GENNARO

Noto, Troise e Femiani alle p. 2 e 8

DALLE CITTÀ

Milano

Pedofili sul Web prof in università Quindici arresti fra insospettabili

Giorgi a pagina 17

Milano

Solitudine, stress e costi: l'altra faccia del lavoro a casa

Servizio nelle Cronache

DOMANI IN REGALO
SPECIALE
RINASCIMENTO 3.0



Generosa e ricchissima dopo il divorzio record

L'ex moglie di Bezos dona 4 miliardi di dollari

Pioli a pagina 20



Pari dei rossoneri. I nerazzurri battono il Napoli

Il Genoa ferma il Milan E l'Inter si avvicina

Servizi nel QS

**PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP**

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



Oggi l'ExtraTerrestre

TARANTO Tra realtà e finzione: i sogni green di una città stretta tra la morsa dell'acciaio che uccide e la voglia di cambiare. Canapa al posto dei forni



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Dossier Stati Uniti, braccio di ferro in Caucaso, cinesi all'Onu, paesi del Golfo e Israele, Algeria dicembre 1960



Culture

FILOSOFIA La vulnerabilità umana nel pensiero di Simone Weil, in bilico tra soggettività e potere
Stefania Tarantino pagina 10

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
e EURO 2,00

il manifesto

quotidiano comunista

GIOVEDÌ 17 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 300

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Palazzo Chigi foto Web Twitter/Palazzo Chigi

Nel vertice fiume a Palazzo Chigi sulle feste natalizie spunta la mediazione di Conte tra rigoristi e aperturisti: zona rossa nazionale a singhiozzo dalla vigilia al 3 gennaio. Oggi nuovo round dopo il faccia a faccia tra il premier e Renzi. Sui vaccini l'Europa parte insieme **pagina 2,3**



Mercatino di Natale

Stato e Regioni La pandemia rivela le pulsioni separatiste

GAETANO AZZARITI

La tragedia della pandemia ci ha posto di fronte alle ragioni ultime della convivenza: prima di ogni altra cosa, la salvaguardia della vita e la tutela dei diritti fondamentali (salute, lavoro, assistenza).

— segue a pagina 15 —

Processo Salvini L'informazione distorta a favore di fake news

CORRADO V. GIULIANO

Una udienza che, per le garanzie costituzionali che è chiamata ad attuare, andrebbe raccontata con il massimo di aderenza alla verità processuale, diventa invece occasione per una narrazione spudoratamente propagandistica.

— segue a pagina 15 —

GLI ATTENTATI DEL 2015 PROVOCARONO 17 VITTIME. 30 ANNI A DUE COMPLI DEI TERRORISTI

Charlie Hebdo, prime condanne



■ Dopo quasi quattro mesi di processo con 14 imputati (di cui solo 11 presenti) alla corte d'assise speciale di Parigi è arrivata la sentenza per gli attentati del gennaio 2015, che hanno colpito Charlie Hebdo, l'HyperCacher della Porte de Vincennes e a Montrouge. 17 morti

complessivamente, la redazione del settimanale satirico decimata, dei clienti del supermercato assassinati, una poliziotta colpita a morte.

Le condanne vanno da 4 anni all'ergastolo, per 6 imputati su 11 è stato scartato il movente terroristico. Il principale im-

putato, Ali Reza Polat, prende l'ergastolo (e farà appello), mentre la maggior parte delle sentenze sono inferiori a quanto richiesto dai magistrati. 30 anni per Hayat Boumeddiene, sposa religiosa di Amady Coulibaly, il terrorista dell'HyperCacher.

L'avvocato Richard Malka, che difende le vittime di Charlie Hebdo, è insoddisfatto: «Il più importante messaggio della società francese è il processo di una nebulosa di persone «più o meno vicine al terrorismo».

MERLO A PAGINA 7

Scuola

7 gennaio riapertura a rischio. La protesta si allarga ai teatri

■ A Milano la campagna e i sit-in degli studenti e del movimento «Priorità alla scuola». I sindacati: «Basta sfogliare la margherita. Servono certezze»

ROBERTO CICCARELLI
PAGINA 4

GIULIO REGENI Roma chiama Bruxelles: «Pressioni sull'Egitto»



■ Coinvolgere la Ue nelle pressioni all'Egitto alla luce dell'omicidio di Regeni: questo è uscito dal vertice di ieri a Palazzo Chigi. Oggi l'Europarlamento vota una risoluzione che chiede sanzioni ed embargo. Nel mirino anche la Francia: «Con le armi francesi il regime commette crimini», spiega al manifesto Lele Piquemal. **CRUCIATI, MERLO A PAGINA 8**

Tunisia 2010-2020 Dal fuoco di Bouazizi ai «gelsomini» senza speranza

GIULIANA SGRENA

Il 17 dicembre del 2010, l'ambulante Mohamed Bouazizi dandosi fuoco incendiò la Tunisia iniziando la Rivoluzione dei gelsomini che con un effetto domino contagiò diversi paesi arabi. Dieci anni dopo più che i successi vediamo le macerie.

— segue a pagina 14 —

REPORTAGE E INTERVISTA Dieci anni di collera a place de la Kasbah



■ Oggi ricorre il decennale del gesto estremo di Mohamed Bouazizi, alla base delle proteste che travolsero in Tunisia il regime di Ben Ali, innescando le cosiddette «Primavere arabe». Parla il politologo Vincent Geisser: «Paese preda di populismi e senza giustizia sociale, sarà un anniversario di collera e disillusione». **GARAVOGLIA, HOLGADO A PAGINA 9**

GOVERNO Renzi da Conte senza paracadute

■ La delegazione di Iv oggi incontrerà il premier. Non sarà crisi e non sarà pace. Il varo della manovra permette a Renzi di prendere tempo fino a gennaio, tenere Conte sulla corda e cercare un portoglio grazie al quale tirarsi fuori dal vicolo cieco in cui si trova, perché un'ipotesi alternativa al governo Conte non appare. «Se sulla task force per il Recovery ci sono proposte alternative ben vengano», ha detto ieri il premier, che oggi concederà qualcosa e forse molto pur di togliere a Renzi ogni alibi. **COLOMBO A PAGINA 5**

Lele Corvi



01217
Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 33/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. SpA/CRM/232103
9 770225 215000



€ 1,20 ANNO COVID-19 348
ITALIA
PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 17 Dicembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 130

Leggi e ambiente
«Bambina uccisa dallo smog»
Sentenza storica a Londra
Cristina Marconi a pag. 15



Il nuovo brano
Clementino: nel giorno del mio compleanno canto per te, Partenope
Federico Vacalebre a pag. 16



Il libro
«Io, l'amante di Fidel Castro nella Cuba degli anni '60»
Santa Di Salvo a pag. 17



Divieti, il pasticcio di Natale

► Il compromesso: zona rossa solo nei festivi e prefestivi tra il 24 dicembre e il 3 gennaio. Ma quasi tutti i governatori, anche i leghisti, pronti a una ulteriore stretta fino all'Epifania

L'analisi
POVERI RAGAZZI NELLA SCUOLA A SINGHIOZZO

Alessandro Campi

Le scuole superiori riapriranno il prossimo 7 gennaio, anzi no. Probabilmente si ricomincerà a frequentarle il 18 dello stesso mese, ma non è detto. Si parla di fine gennaio, ma bisogna vedere. A febbraio dovrebbe essere sicuro, ma se parte la terza ondata? A quel punto si scivolerà certamente a marzo o forse ad aprile, quando sarà passato un anno esatto dal "tutti a casa" decretato a causa dell'emergenza sanitaria per milioni di studenti.

Continua a pag. 43

Corsi e ricorsi
DALLA CASSA DEL MEZZOGIORNO AL RECOVERY

Amedeo Lepore

Il convegno promosso dall'Università Vanvitelli e dall'Associazione Merita non è stato semplice celebrazione dei 70 anni della Cassa per il Mezzogiorno, ma occasione per rimettere una riflessione sull'età d'oro della storia repubblicana con complessità attuali e prospettive del Paese. L'istituzione della «Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale» nel 1950 fu fatto eccezionale, che segnò le vicende dell'Italia.

Continua a pag. 43

Dalla Vigilia di Natale fino al 3 gennaio chiusure a singhiozzo in Italia. È questo l'orientamento del governo per festivi e prefestivi in quella fascia di giorni. Ma quasi tutti i governatori, anche i leghisti, sono pronti a una ulteriore stretta per tutto il periodo.

Gentili, Malfitano e Pirone alle pagg. 2 e 3

Il nuovo fronte

Vaccini, la Campania accusa
«Il governo ci ha tagliato le dosi»

Ettore Mautone a pag. 5
Malfitano e Melina a pag. 4

Dalle parole ai fatti
Immuni, click day
Conte nel vortice dell'annuncio

Mario Ajello a pag. 7

Il politico antimafia
Lorenzo Diana
2mila giorni da imputato innocente

Non era al servizio del clan e non ci fu corruzione al Caan. Per l'ex senatore Lorenzo Diana fine degli incubi. Del Gaudio e Di Giacomo in Cronaca



Il caso Il sangue non si è sciolto: l'ultima volta nel 2016



Monsignor De Gregorio mostra la teca con il sangue di San Gennaro. Nell'istituto A. Garofalo

Ci mancava solo San Gennaro

Maria Chiara Aulizio

Eri, nella terza data annua, quella di dicembre, il sangue di San Gennaro non si è sciolto. C'è delusione. Con Barbuti, Di Fiore e Malfitano in Cronaca

L'anno orribile, la città e il suo Graal
SUPERSTIZIONE E VERI DRAMMI

Vittorio Del Tufo

Nel tempo sospeso della pandemia, un tempo che ci sembra eterno, irrompe la superstizione, torna a galla l'irrazionale.

Continua a pag. 42

Serie A Miracoli di Handanovic, azzurri ko su rigore



L'episodio dell'espulsione di Lorenzo Insigne, ieri sera, in Inter-Napoli

E il Napoli è beffato a San Siro

Roberto Ventre

Inviato a Milano
Il Napoli gioca, merita, ma a San Siro vince l'Inter (1-0, rigore di Lukaku). Preoccupa Mertens, infortunato. Con Majorano e Taormina nello Sport

Il punto

BATTUTI NON RIDIMENSIONATI

Francesco De Luca

L'Inter ha approfittato della seconda consecutiva frenata del Milan, portandosi a un punto dai rossoneri.

Continua a pag. 42

L'intervista alla mamma Maria Teresa Giglio

«Tiziana non si è uccisa riesumate il suo corpo»

«Mia figlia era stata piagiata da persone che frequentano un certo tipo di circuiti. Era una persona fragile, che ha subito anche l'onta del revenge porn. Sono convinta che non si sia ammazzata, a distanza di quattro anni chiedo che venga riesumato il corpo di mia figlia». È lo sfogo, con il Mattino, di Maria Teresa Giglio, madre di Tiziana Cantone.

Del Gaudio a pag. 11

L'autopsia mancata
QUELLA FALSA PARTENZA NELL'INCHIESTA

Leandro Del Gaudio

Dalla pashmina a un livido fino alla collana spartita. Punti oscuri nella morte per suicidio di Tiziana Cantone, vittima di revenge porn.

A pag. 11

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?



Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Segui il tuo medico. L'ansia è un disturbo che può essere curato. Laila è un medicinale con azione antidepressiva che può essere somministrato solo ai pazienti che ne hanno bisogno. Se il tuo medico ti ha prescritto Laila, segui le indicazioni del tuo medico. Laila è un medicinale con azione antidepressiva che può essere somministrato solo ai pazienti che ne hanno bisogno. Se il tuo medico ti ha prescritto Laila, segui le indicazioni del tuo medico.



24h € 1,40* ANNO 142 - N° 348
ITALIA
Sped. in A.P. 0133/2020 conv. L. 4/2020 art. 1 c. 1 BCS RM

Giovedì 17 Dicembre 2020 • S. Lazzaro

Il Messaggero

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO



01212
771120622404

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

In edicola e sul web
MoltoFuturo delle donne
i progetti di Bria e Hidalgo
per l'Italia e Parigi:
il domani è la città smart
Un inserto di 24 pagine



Miracolo rinviato
Il sangue di San Gennaro
stavolta non si scioglie
E con la pandemia
è un tormentone
Ciriello a pag. 17



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

«Feste con chiusure a singhiozzo»

► Oggi la decisione sulle misure: Italia in zona rossa dal 24 al 3 gennaio, via libera il 28, 29 e 30
Verso il sì per messe e visite ai genitori anziani. I timori degli esperti per il weekend del 19 e 20

Il caso riapertura
L'incertezza
sulle scuole
una rovina
per i ragazzi

Alessandro Campi

Le scuole superiori riapriranno il prossimo 7 gennaio, anzi no. Probabilmente si ricomincerà a frequentare il 18 dello stesso mese, ma non è detto. Si parla di fine gennaio, ma bisogna vedere. A febbraio dovrebbe essere sicuro, ma se parte la terza ondata? A quel punto si scivolerà certamente a marzo o forse ad aprile, quando sarà passato un anno esatto dal "tutti a casa" decretato a causa dell'emergenza sanitaria per milioni di studenti. Da allora, l'indeterminismo politico (a tutti i livelli) spacciato come dialogo costruttivo tra Governo e Regioni e tra chi agisce (la politica) e chi conosce (la scienza), laddove il dialogo in realtà si è spesso risolto in continui conflitti e cortocircuiti, è stato il tratto ricorrente in questi mesi di pandemia, dominati alla fine più dall'incertezza che dalla paura. E ha prodotto non solo i tanti annunci rimasti tali, ma ripensamenti continui, disposizioni contraddittorie e non sempre di immediata comprensione.

Continua a pag. 23
Loiacono a pag. 7

ROMA «Feste con chiusure a singhiozzo». Dal 24 al 3 gennaio lockdown nei festivi e nei prefestivi, via libera agli spostamenti solo il 28, 29 e 30 dicembre. Dopo una giornata di lunghe mediazioni, oggi vertice di governo decisivo per varare il provvedimento. Ai fedeli sarebbe sempre permesso di andare alla messa e sarebbe prevista una deroga per consentire «ad un massimo di due congiunti stretti» di andare a trovare «i genitori anziani». I timori degli esperti per il prossimo weekend, l'ultima corsa ai regali di Natale.

Gentili alle pag. 2 e 3

Oltre le elettriche
Incentivi estesi
anche alle auto
diesel e benzina

Giorgio Ursicino

Altri incentivi per il settore auto. Confermato il sostegno alle elettriche, 3.500 euro anche per benzina e diesel per sei mesi.

A pag. 9

Profilassi dimostrativa per pochi dopo il 25

Vaccino di Natale, un piano spot
Siero per tutti solo in primavera

Francesco Malfetano

La campagna di vaccinazione contro il Covid-19 inizierà in Italia come negli altri Paesi Ue, dopo Natale. Ma si tratta di iniezioni di



fatto dimostrativa. La profilassi vera comincerà a metà gennaio per le categorie a rischio e solo a primavera ci sarà quella di massa.

A pag. 4
Melina a pag. 4

Pronuncia storica del tribunale di Londra sulla morte di Ella, 9 anni



La prima bimba uccisa dallo smog

Ella Kissi-Debrah, 9 anni, dichiarata morta per smog dai giudici (foto AFP). Marconi a pag. 10

«Charlie, i complici non sono terroristi» La sentenza choc

► Parigi, niente aggravante per sei fiancheggiatori
Condanna a 30 anni per la moglie di Coulibaly, il capo

PARIGI È una sentenza che fa discutere quella del tribunale per gli attentati terroristici contro Charlie Hebdo e l'Hyper Cacher (del gennaio 2015), che ha escluso l'accusa di terrorismo per 6 degli 11 imputati complici degli attentatori. Condannata a 30 anni in contumacia Hayat Boumedienne, moglie di Coulibaly autore della strage con i fratelli Kouachi.

Pierantozzi a pag. 10

Svolta nel giallo

Il sangue di Gimmy
nella casa di Ponza
«Fu un pestaggio»

LATINA Sul letto di Gianmarco Pozzi una traccia di sangue. S'infittisce il giallo di Ponza: «Fu un pestaggio».

Cammarone a pag. 11

Che cosa è importante per me



I giovani scrivono
«Difesa delle idee
scelta di coraggio»

ROMA «La difesa delle idee è una scelta di coraggio». Lo scrivono i ragazzi nei temi (oggi due) inviati al Messaggero per il concorso.

A pag. 12

L'ansia ingigantisce
le tue preoccupazioni?



CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Ligandio farmaceutico / Ligandio farmaceutico. Laila è un medicinale. Non alterare il contenuto del blister. Non usare il prodotto se non è stato concesso dal medico. Laila è un medicinale. Non alterare il contenuto del blister. Non usare il prodotto se non è stato concesso dal medico. Laila è un medicinale. Non alterare il contenuto del blister. Non usare il prodotto se non è stato concesso dal medico.

ACQUARIO, LA VITA PUÒ CAMBIARE

Buon giorno, Acquario! L'evento astrale più atteso inizia questa mattina all'alba. Saturno entra nel segno per un periodo di tre anni, con novità che avranno la forza di cambiare, tra le altre cose, anche la visione della vita e dell'amore che avete avuto o vissuto fino a questo momento. Perché va detto che Saturno cambia, tutti. Particolarmente significativo per i nativi con un'età intorno ai 29, 57, 85 anni. Auguri.

L'oroscopo all'interno

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

-TRX 11:16/12/20 22:57-NOTE

il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 17 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



In Emilia Romagna oltre 183mila dosi

**Siero anti Covid,
i medici assicurano:
«Adesione di massa»**

Manca e Pozzati a pagina 16



DOMANI IN REGALO
**SPECIALE
RINASCIMENTO 3.0**



Natale in rosso: ecco il giro di vite

Vince la linea dura. Sarà lockdown quasi totale dal 24 al 27 e dal 31 al 3. Spostamenti vietati, bar e ristoranti chiusi
Vaccino, assegnate le dosi alle regioni ma ci sono tanti nodi da sciogliere. Intervista a Miozzo: bisogna riaprire le scuole

Servizi
da p. 3 a p. 7

Paese che vai regola che trovi

**Il dilemma:
chi vaccinare
per primo?**

Roberto Giardina

A chi tocca per primo salire sulla scialuppa di salvataggio? Il vaccino che ci salverà dal Covid è pronto, in Gran Bretagna e negli Stati Uniti si comincia a vaccinare. In Germania si partirà tra Natale e Capodanno. In Italia, a gennaio. Ma le dosi non bastano subito per tutti, si dovrà attendere il proprio turno ancora per mesi. Un tempo d'ansia per sé, e per quanti amiamo. Io abito a Berlino e sono nella prima fascia, per l'età, un privilegio non un merito a cui rinuncierei. Io vado avanti, e lascio mia moglie in lista d'attesa? E i miei figli a Roma, e mia nipote ventenne? Non è vero che il virus risparmi i giovani.

Continua a pagina 2

**IL MIRACOLO DELLA LIQUEFAZIONE DEL SANGUE NON SI È RIPETUTO
FEDELI DELUSI FRA PAURE E SPERANZE. COSÌ SI CHIUDE UN ANNO NERO**



**NEMMENO
SAN GENNARO**

Noto, Troise e Femiani alle p. 2 e 8

DALLE CITTÀ

Bologna, dal Comune

**A Vasco Rossi
il Nettuno d'Oro
«Le mie canzoni
sono nate qui»**

Cucci in Cronaca

San Lazzaro, ricorso respinto

**Colata di Idice,
i giudici dicono no
ai maxi risarcimenti**

Baroncini in Cronaca

Macerata

**Dopo le frasi choc
si dimette il capo
di Confindustria**

Veroli a pagina 17



Generosa e ricchissima dopo il divorzio record

**L'ex moglie di Bezos
dona 4 miliardi di dollari**

Pioli a pagina 20



Pari dei rossoneri. I nerazzurri battono il Napoli

**Il Genoa ferma il Milan
E l'Inter si avvicina**

Servizi nel QS

**PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP**

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM

DentalOne
Genova Via Donghi 20r
via dei Macelli di Scaglia 17r
www.dentalone.it
Dott. Vittorio Magagnoli medico dentista da 1980
chirurgia e odontologia numero 1770

GIOVEDÌ 17 DICEMBRE 2020

IL SECOLO XIX

DentalOne
Genova Via Donghi 20r
via dei Macelli di Scaglia 17r
Tel. 3297535205
Dott. Vittorio Magagnoli medico dentista da 1980
chirurgia e odontologia numero 1770

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CCXXXIV - NUMERO 298, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

ESSELUNGA A GENOVA DOPO 36 ANNI SI APRE LA SFIDA DEI SUPERMERCATI

DELL'ANTICO E' GENOVA / PAGINE 20 E 21



LA POLEMICA SULLA CONCORRENZA Progetti bocciati e ricorsi: la politica nel carrello

MENDUNI / PAGINA 14

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 15
Economia/Marketing	Pagina 16
Genova	Pagina 20
Xte	Pagina 36
Programmi Tv	Pagina 38
Sport	Pagina 40

ALCUNI MINISTRI CHIEDONO UNO STOP DI 14 GIORNI. IL PREMIER: NON ABBIAMO I SOLDI DELLA GERMANIA. TOTI: ASSURDO

Il lockdown delle feste durerà otto giorni Conte: di più non si può

Verso la zona rossa dal 24 al 27 dicembre e da San Silvestro al 3 gennaio

Si va verso un compromesso sulle zone rosse delle feste. Ormai sembra scontata l'introduzione di misure per limitare la mobilità. «Le misure stanno funzionando ma i numeri non migliorano rapidamente come ci aspettavamo», ha premesso il premier Conte in tv prima di avviare un confronto con i ministri. Nel governo esiste un'ala rigorista - di cui fanno parte Speranza e Franceschini - che premono per l'introduzione di una zona rossa di 14 giorni, dalla vigilia di Natale al 7 gennaio. Conte ha frenato: il costo dei ristori sarebbe alto, «e noi non abbiamo i soldi della Germania», ha fatto presente il premier. Il compromesso sarebbe una zona rossa di 8 giorni a intermittenza, dalla vigilia di Natale al 27 dicembre e da San Silvestro al 3 gennaio. Nei giorni di lockdown spostamenti vietati e serrande chiuse per bar e negozi. Totti protesta: i contagi sono in calo, assurdo chiudere tutto.

ROLLI



RAPALLO

Silvia Pedemonte

Le letterine dei bambini: Babbo Natale, copriti se ti ammalii addio regali

L'ARTICOLO / PAGINA 7

IL COMMENTO

MARIO DEAGLIO

REGALIAMOCI UN PROGETTO SERIO PER IL FUTURO

Cerchiamo di dimenticare le zone rosse e le zone gialle, i bizantinismi della politica con le sue inconcludenti "verifiche", la vita complicata che ci aspetta nelle prossime, strane vacanze di Natale e Capodanno. Cerchiamo di volare un po' più alto, guardiamo oltre le tempeste, sperabilmente in un bicchier d'acqua, a Palazzo Chigi e dintorni. Proiettiamoci al di là del lungo inverno che ci aspetta, a quando spunteranno le primule e i fondi europei saranno sul punto di arrivare.

SEQUE / PAGINA 15

LA MANOVRA

Luca Monticelli

Tornano gli incentivi per rottamare le auto
Si tratta sul superbonus

Gli incentivi per la rottamazione delle auto inquinanti e l'acquisto di nuovi modelli - anche a benzina - entrano nella manovra. Ristrutturazioni, il Tesoro apre al rinnovo del superbonus al 110%.

L'ARTICOLO / PAGINA 16

Il Genoa sogna e ferma il Milan Risorge la Samp, lo Spezia fa 2-2



Destro festeggia: suoi i gol del pareggio con il Milan (2-2)

PAGINE 40E-41



Verre a segno nel 2-1 di Verona. A Spezia pari da brividi col Bologna

PAGINE 42-45

PRESENTATI PROGETTI PER 1,6 MILIARDI: DA TAGGIA AGLI ERZELLI

Liguria, ecco gli ospedali da costruire con i fondi Ue

La Liguria chiede 1,6 miliardi del Recovery Fund per rilanciare la sanità. Nell'elenco che sarà presentato al governo ci sono interventi in tutta la Regione. Per l'ospedale del ponente genovese, agli Erzelli, il co-

sto stimato è di 185 milioni. Si stimano poi 324 milioni per l'ospedale di Taggia e il restyling del Santa Corona di Pietra Ligure. Critica l'opposizione: «Idee irrealistiche, manca una strategia».

E. ROSSI / PAGINE 2 E 3

BUONGIORNO

Però sono coerenti e compatti. Nella Lega, dico. Potrà non piacere la loro politica, il sovranismo, la sfrontatezza associata a una qualche superficialità, l'approccio ai migranti, la rudezza lessicale, quello che volete, però bisogna ammettere che marciano come una falange. Ieri sera Matteo Salvini ha chiamato i suoi presidenti di regione e gli ha detto, presidenti di regione, che vogliamo fare? E quelli, insieme col segretario, in dieci minuti netti hanno messo giù un documento che pareva le tavole della legge sul monte Sinai, «impensabile immaginare una chiusura a partire dal prossimo weekend», a meno che non ci siano ristori totali e immediati. Firmato da Fedriga (Friuli), Fontana (Lombardia), Fugatti (Trento), Tesei (Umbria), Spiriti (Calabria) e Zaia (Veneto). Coerenti e compatti. Certo, a

Sul monte Sinai

MATTIA FELTRI

guardare il pelo nell'uovo, ieri mattina Zaia aveva detto il contrario, che il governo chiude tutto e subito, e dal prossimo weekend, oppure ci pensa lui. Certo, ieri mattina Fugatti aveva detto il contrario, che serve la zona rossa e in tutta Italia, sin da sabato. Certo, ieri mattina Tesei aveva detto il contrario, che si sarebbe adeguata alle decisioni del governo, perché la sicurezza è fondamentale. Certo, ieri mattina Fedriga e Fontana erano già perplessi, se si deve chiudere si chiuda, ma non scordate i ristori. Già meno coerenti, già meno compatti. Ma in un batter d'occhio, allo schiocco di dita del Capitano, si sono ricomposte quelle piccole fratture tipiche di ogni buona famiglia: dove c'era si metteva no, dove c'era no mettere sì, e via, coerenti e compatti verso una solida cultura di governo.

BANCO METALLI
INVESTI IN ORO
Tutela i Tuoi risparmi
RECUPERO ORO e ARGENTO
da privati e aziende
GENOVA:
Via Cornigliano n° 36R - Tel. 010.65.01.591
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

AURUM
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
La Banca d'Oro (Genova)
Lunedì 15/18 martedì/venedì 10/12 - 15/18

€2 in Italia — Giovedì 17 Dicembre 2020 — Anno 156°, Numero 347 — ilsole24ore.com

Poster italiani Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 4/b) 2003, art. 1, c. 1, D.C. Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Sabato con Il Sole
Brexit al via,
istruzioni per l'uso
per imprese
e cittadini



— a 0,50 più il prezzo
del quotidiano

**Rapporti
Nordest**
Norme e aiuti,
la terza età
torna protagonista

— domani nelle edicole
di Veneto, Friuli-Venezia Giulia
e Trentino-Alto Adige



FTSE MIB 21986,52 +0,23% | SPREAD BUND 10Y 108,60 -0,40 | €/€ 1,2189 +0,40% | BRENT DTD 51,22 -0,10% | Indici & Numeri → PAGINE 42-45

Scuola, caos totale sulla riapertura

EMERGENZA COVID

La ministra Azzolina:
al lavoro con le Regioni
per il rientro in aula

Cisl: così è impossibile
rispettare il criterio
del 75% in presenza

Edizione chiusa in redazione alle 22

Sul caos delle restrizioni del Natale si innesta il non facile tema del ritorno sui banchi di scuola il prossimo 7 gennaio. Data che sembra sempre più allontinarsi, anche il prendere la scadenza sarà rispettata. A fronte di un persistente allarme contagi del Csl, la scuola non sembra ancora organizzata in fatto di tamponi rapidi al personale, ma soprattutto sul fronte dei trasporti degli studenti. Secondo la Cisl non ci sono le condizioni per una ripresa in sicurezza.

Bruno e Tucci — alle pagine 3 e 3

IN BILICO IL RITORNO IN AULA IL 7 GENNAIO

Dalla fuga degli insegnanti
al flop su orari e trasporti,
i nodi di un fallimento

— Servizio a pagina 2

Istruzione:
la lezione
del G20
e l'Italia ultima

— Servizio a pagina 2

Mezzi pubblici
e orari,
la gestione
va ai prefetti

Santilli e Morino — a pag. 3

Manovra, 420 milioni agli incentivi auto Scontro sul superbonus

LEGGE DI BILANCIO

Mef al lavoro sulla proroga
di sei mesi più altri sei
per completare le opere

Legge di Bilancio, c'è l'accordo sul pacchetto auto. Un rito che dovrebbe incassare 420 milioni in totale, gli acquisti di veicoli green per tutto l'anno e anche quelli tradizionali euro 6 di ultima generazione, ma solo per i primi 6 mesi, con contestuale rottamazione di mezzi con almeno 10 anni di vita. Prosegue invece il braccio di ferro sulla proroga del superbonus 110%, il Mef dice che si sta lavorando a una proroga di 6 mesi, fino al primo gennaio 2021, con gli ultimi 6 mesi per consentire il completamento dei lavori.

Mobili e Rogari — a pag. 6

**400
milioni**

il valore del rifinanziamento
del fondo per lo stop ai
mutui prima casa

Stop mutui
Proroga ok,
gli autonomi
restano fuori

Giuseppe Latour — a pag. 33

RECOVERY FUND

Visco: priorità formazione e digitale

Daide Colombo — a pag. 10

STRATEGIE GLOBALI

LARISCOSSA
GREEN
DI JOE BIDEN

di Jeffrey Sachs

Joe Biden prenderà la guida di un Paese diviso. Cercherà di colmare il divario politico, mettendo fine alla pandemia e ripristinando crescita economica e occupazione grazie alla versione Usa del Green Deal europeo.

— Continua a pagina 20

IL RICORDO

PADOA-SCHIOPPA,
L'EURO E LA DATA
CHE MANCAVA

di Alfonso Iozze

Tommaso Padua Schioppa aveva una non comune capacità di analizzare fatti e situazioni, identificando — sotto il profilo economico, politico, sociale — i problemi che la società doveva affrontare.

— Continua a pagina 20



**La tua sicurezza,
in buone mani.**

Ogni giorno, le nostre insegne si impegnano
per garantire la sicurezza della tua salute
e del tuo risparmio.



DOPO LA CRISI PANDEMICA L'ECONOMIA CINESE È TORNATA A CORRERE



La riscossa. Turisti cinesi ammirano le sculture illuminate esposte nell'ambito dell'Ice-Snow Grand World di Changchun

Export, consumi e investimenti:
così avanza la ripresa della Cina

L'economia cinese sta andando a passo di marcia sostenuta. Uscita dalla crisi pandemica, da nove mesi l'indice Pmi viaggia sopra quota 50 (50,2 a novembre). Mentre crescono consumi e investimenti. Per questo c'è attesa per l'imminente Central economic work conference che fisserà le future linee di sviluppo.

Falguero — a pag. 31

Contro i paletti Bce sui dividendi scatta la rivolta delle banche rete

I NUOVI CRITERI

«Effetti paradossali:
colpiti di più gli istituti
che corrono meno rischi»

Accolta con fatica dalle banche tradizionali, la decisione della Vigilanza Bce di allentare solo di poco la stretta sui dividendi viene vissuta con grande frustrazione dalle banche rete, da Banca Mediola-

num a Banca Generali e Finco-banco i cosiddetti asset gatherers, con licenza bancaria, tradizionalmente caratterizzati da elevata redditività. Raccogliono risparmio sul mercato e lo reinvestono in risparmio gestito e solo in minima parte in prestiti a rischio verso famiglie e imprese. Ma la metodologia di calcolo della Bce paradossalmente punisce di più questo business model: i dividendi distribuibili da questi gruppi diventano nocivi.

Davi — a pag. 8

BANCA CENTRALE

Enria: niente
obiezioni
a cedole
moderate

Serafini — a pag. 8

Rete di bad bank nazionali per gli Npl

PIANO D'AZIONE UE

Mercato secondario, aiuti
di Stato su garanzie
e banca dati comune

La Commissione Ue ha presentato un piano d'azione per la gestione delle sofferenze bancarie (Npl) e contenere gli effetti della pandemia sul sistema creditizio.

Confermate le linee di intervento anticipate nei giorni scorsi dal Sole 24 Ore, rafforzamento del mercato secondario degli Npl con una banca dati europea che si accompagna alla creazione di una rete di bad bank nazionali: riforma del diritto fallimentare con l'approvazione della proposta Ue del 2018 e flessibilità su aiuti pubblici precauzionali sul modello delle garanzie (Gacs) utilizzate per Mps.

Romano — a pag. 8

IL CASO EX ILVA

Arcelor
conferma
produzione
e occupati

Palmiotti — a pag. 16

PANORAMA

IL COVID E LE FESTIVITÀ

Pressing su Conte
per l'Italia in rosso
Vaccini, partenza
dopo il Natale

Tutta l'Italia in zona rossa nei giorni festivi e prefestivi, dal 24 dicembre al 3 gennaio. Il Tropic di meditazione prevalente nel governo. La decisione finale forse oggi, ma cresce il pressing dei ministri Boccia e Speranza su Conte per la linea del rigore. Terzi il primo via al piano nazionale dei vaccini. In attesa di una decisione europea per un Vday comune che potrebbe le prime vaccinazioni già dopo il Natale. Per poi proseguire a tappe.

— a pagina 5

FALCHI & COLOMBE

FED CONFERMA
IL FURBO TABÙ
DEL NO AI TASSI
NEGATIVI

di Donato Masciandaro

— a pagina 26

RICERCA UNIONCAMERE

Turismo, a causa del Covid
nel 2020 persi 53 miliardi

Il turismo è il comparto più colpito dalla crisi pandemica: il 2020 chiude con 53 miliardi in meno rispetto al 2019, contrazione dovuta principalmente alla riduzione di turisti internazionali in tutto l'arco dell'anno e che nei mesi estivi ha superato il 60%.

— a pagina 11

L'INTERVENTO

DALLE GRANDI
REGIONI D'EUROPA
PIÙ IMPEGNO
SUL GREEN

di Bernat Solé i Barri — a pag. 30

TRASPORTI

La nuova Alitalia parte
con mini flotta di 50 aerei

Tre miliardi di euro per una mini Alitalia. È lo scenario che si profila con il piano industriale che i vertici della Newco, presenteranno domani al cda. La nuova compagnia potrebbe decollare con una flotta di circa 50 aerei, la metà rispetto ai 104 velivoli di cui dispone Alitalia.

— a pagina 19

PROFESSIONISTI

Spid, calendario ad hoc
per l'accesso a Entratel

La modifica dello Spid per professionisti e imprese avverrà secondo un calendario ad hoc che sarà stabilito attraverso un provvedimento di prossima pubblicazione. La data del 28 febbraio come termine ultimo per i "vecchi spid" vale solo per i cittadini.

— a pagina 36

nova.tech

IDEE E PRODOTTI
PER L'INNOVAZIONE

E-mobilità, la rete
di ricarica cerca
modelli di business

M. Cristina Ceresa — a pag. 40



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Giovedì 17 dicembre 2020
Anno LXXVI - Numero 348 - € 1,20
San Giovanni di Mattha

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 + Ciceria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6190

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

UN PREMIER SADICO

Ultima cattiveria sul Natale

Non chiudono solo i ristoranti
Conte vuole vietare agli italiani
di uscire di casa il 25 dicembre

Sarà zona rossa in ogni comune
separati perfino genitori e figli
che abitano nella stessa città

Il lockdown può scattare dal 19
C'è ancora tempo per ricredersi
Sennò è sacrosanto disubbidire

Il Tempo di Osho

Il Papa compie 84 anni, festeggiato solo da Osho



La Regione paga il suo avvocato 111 mila euro per finire ko sull'elisoccorso davanti al Tar Lazio, maxi parcella e perde pure la causa

Il progetto per la ripresa
Ingressi scaglionati
e più bus per la scuola

Magliaro a pagina 16

... Il Tar del Lazio ha bocciato ieri, la seconda volta nel corso del 2020, il bando per l'elisoccorso Ares 118. A fare notizia, oltre le motivazioni della sentenza, le sconcertanti parcella che la Regione Lazio paga agli avvocati per perdere le cause. Il bando per l'affidamento dell'elisoccorso era viziato da gravi negligenze amministrative.

Gianlorenzo a pagina 13

Gratis dal parrucchiere
Dopo il caffè e il pane
arriva la piega sospesa

Perrini a pagina 19

DI FRANCO BECHIS

Caparbiamente fino all'ultimo colpo Giuseppe Conte e la sua ineffabile squadra di Mangiamorte (i maghi oscuri della saga di Harry Potter) hanno deciso di distruggere il Natale degli italiani. (...)

Segue a pagina 3

L'ex premier minaccia l'esecutivo
Duello tra Renzi e Giuseppe
Ecco il giorno della verità

Solimine a pagina 6

Le grandi manovre
Salvini è già al lavoro
per preparare il dopo-Conte

DI FRANCESCO STORACE

Hanno parlato più di Giuseppe Conte che di Benito Mussolini, ma era inevitabile. Se alla presentazione del nuovo libro di Bruno Vespa mettiamo assieme Matteo Salvini e Giorgia Meloni, con Silvio Berlusconi in collegamento (...)

Segue a pagina 7

L'allenatore della Lazio
Simone Inzaghi
re del mattone
nella «sua» Piacenza



Giacobino a pagina 11



Al Pd spiegano che Zingaretti non sa che fare. Però è quello che gli riesce meglio

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

Il diario
di Maurizio Costanzo



La notizia non è ancora confermata, ma si dice che ci sia una certa carenza a trovare persone disposte a fare Babbo Natale con barba bianca, slitta e renne. Ci si è interrogati sul perché sia difficile trovare persone disposte a vestire i panni di Babbo Natale. Dato che in tutta Europa c'è la preoccupazione per il Covid è dato che il medesimo si orienta principalmente sulle persone anziane, i candidati a Babbo Natale si guarderebbero bene dal correre rischi. Non è un'operazione di facile soluzione perché un Babbo Natale di 30 anni potrebbe provocare la rivolta delle renne che non trainano la slitta.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spensierati nella vita.

Giovedì 17 Dicembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 297 - 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 verso la proroga (per ora) fino a tutto il 2022
Ceriano a pag. 33

CASSAZIONE
Legittimo l'accertamento al socio se l'azienda è a secco
Alberici a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLIT
Finanza- Incarichi in banche e confidi, il dm sui requisiti
Covid - La mozione di maggioranza sulla stretta di Natale
Fisco- Nudo proprietario e pieno proprietario, la risoluzione delle Entrate sul Superbonus
IO ONLINE

A sorpresa il politologo Munchau stronca Angela Merkel e prevede che i paesi frugali saranno i nuovi anti europei
Tino Oldani a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Decreto Ristori, capitolo cinque

Per chi ha avuto un calo del fatturato oltre il 33%, allo studio la possibilità di cancellare le imposte già prorogate a marzo e/o indennizzi sul conto corrente

Per le aziende che al 31 dicembre 2020 abbiano subito un calo del fatturato annuale del 33% sarà cancellato il versamento di quanto ora, con il Decreto Ristori 4, è stato prorogato a marzo. Questa soluzione potrebbe cumularsi o sostituirsi con il meccanismo degli indennizzi sul conto corrente, che ha visto l'invio di circa 9 mld di euro da parte dell'Agenzia delle entrate verso le partite Iva dei settori danneggiati.

Bartelli a pag. 27

CONFASSOCIAZIONI
Ci sono 350 opere incomplete e 400 mld rimasti nel cassetto
Valentini a pag. 9

Ichino: patrimoniale controproducente È evocata ma ha molte controindicazioni



La patrimoniale fa paura. «Anche soltanto a parlare di un prelievo sui patrimoni mobiliari, si può subito osservare certi di un effetto negativo: un incentivo alla fuga dei capitali». Così Pietro Ichino, ordinario di diritto del lavoro dell'università di Milano, ex parlamentare del Pd, di cui è stato uno dei fondatori. A fronte di chi in parlamento torna a soffrire sul vento della patrimoniale, Ichino evidenzia gli ostacoli che rendono problematico se non controproducente una tassazione sui patrimoni. Anche immobiliari: «Le case non si possono usare per pagare la tassa», spiega, «accade che all'entità della proprietà non corrisponda la disponibilità di denaro liquido in proporzione».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCOIO

L'editoria italiana, anche se molto meno che negli anni '60-'70, quando le case editrici più geniali pubblicavano solo opere sulla Resistenza, è sempre stata molto provinciale e quindi tetragona alle novità e alle provocazioni non allineate col verbo prevalente. Il solito. Ad esempio Marshall McLuhan, il mass mediaologo che ha rivoluzionato la concezione della comunicazione, seminando le idee dell'effacement che stanno alla base dell'esplosione del web, venne tradito in Italia 40 anni dopo e da parte di una piccola ma intelligente casa editrice romana. Anche il filosofo Karl Popper venne pubblicato in Italia 30 anni dopo che le sue opere erano diventate di uso comune nel mondo. Ma il record spetta all'Opera omnia di un gigante universale del pensiero, il francese Blaise Pascal (1623-1662), che è stato pubblicato adesso in Italia, 358 anni dopo la morte del pensatore transalpino mentre, fin dall'800, i lettori potevano leggerla nella loro lingua. E il caso quindi di trascurare, di cuore, l'editore Bonapiani che ha colmato questa lacuna in Italia. *Refini*

Eni+Livia
e meglio di Eni.
INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

Livia
per la spesa
usa solo borse
riutilizzabili

Eni,
con Versalis,
sviluppa prodotti
per realizzare
cappotti termici
usando anche
plastica riciclata

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 17 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Firenze, trovati in un quarto trolley altri resti della coppia

Uccisi e nascosti nelle valigie Le figlie in caserma per ore

Agostini, Baldi, Brogioni, Ciardi e Paoli alle pagine 16 e 17 e in Cronaca



Natale in rosso: ecco il giro di vite

Vince la linea dura. Sarà lockdown quasi totale dal 24 al 27 e dal 31 al 3. Spostamenti vietati, bar e ristoranti chiusi
Vaccino, assegnate le dosi alle regioni ma ci sono tanti nodi da sciogliere. Intervista a Miozzo: bisogna riaprire le scuole

Servizi
da p. 3 a p. 7

Paese che vai regola che trovi

Il dilemma: chi vaccinare per primo?

Roberto Giardina

A chi tocca per primo salire sulla scialuppa di salvataggio? Il vaccino che ci salverà dal Covid è pronto, in Gran Bretagna e negli Stati Uniti si comincia a vaccinare. In Germania si partirà tra Natale e Capodanno. In Italia, a gennaio. Ma le dosi non bastano subito per tutti, si dovrà attendere il proprio turno ancora per mesi. Un tempo d'ansia per sé, e per quanti amiamo. Io abito a Berlino e sono nella prima fascia, per l'età, un privilegio non un merito a cui rinuncierei. Io vado avanti, e lascio mia moglie in lista d'attesa? E i miei figli a Roma, e mia nipote ventenne? Non è vero che il virus risparmi i giovani.

Continua a pagina 2

IL MIRACOLO DELLA LIQUEFAZIONE DEL SANGUE NON SI È RIPETUTO
FEDELI DELUSI FRA PAURE E SPERANZE. COSÌ SI CHIUDE UN ANNO NERO



NEMMENO SAN GENNARO

Noto, Troise e Femiani alle p. 2 e 8

DALLE CITTA'

Firenze

Sessantenne ucciso nella notte dal monossido

Gasparoni in Cronaca

Firenze

Vela anti pillola del giorno dopo Diffida del Comune

Servizio in Cronaca

Firenze

Firenze Fiera Nuovo Consiglio Becattini presidente

Mugnaini in Cronaca



Generosa e ricchissima dopo il divorzio record

L'ex moglie di Bezos dona 4 miliardi di dollari

Pioli a pagina 20



Il Milan frena, l'Inter vince ed è a un punto

Fiorentina, il cuore c'è Pareggio con il Sassuolo

Servizi nel Qs

**PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP**

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM

Prolife®
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 298

Giovedì 17 dicembre 2020

In Italia € 1,50

LA STRETTA DELLE FESTE

L'Italia in rosso

A Natale e Capodanno previsti 8 giorni di lockdown. Chiusi negozi, bar e ristoranti. Vietato uscire di casa. Pd, M5S e governatori regionali spingono per la linea dura e chiedono controlli severi sugli spostamenti

Salmaso (Aifa): "Se non si riducono i contagi il vaccino sarà inutile"

DOCUMENTO

Le condizioni di Renzi a Conte "Svolta o crisi"

E il premier offre agli alleati un nuovo patto per il 2021

«Occorre subito una svolta o è finita». È una lettera molto dura quella che Matteo Renzi ha scritto al premier Giuseppe Conte per presentare le proposte di Italia Viva in occasione della verifica di governo. Per Renzi «nel Paese con il record di morti in Europa è inutile continuare la retorica del tutto va bene».

di **Lauria e Cuzzocrea** • alle pagine 8 e 9

Il commento

La piccola politica

di **Carlo Galli**

Dietro l'attuale fase di crisi politica ci sono cause sistemiche per individuare le quali si deve sfatare la narrazione che sia in corso una lotta per la libertà contro chi chiede "pieni poteri".

• a pagina 41

L'Italia zona rossa dal 24 al 27 dicembre e dal 31 al 3 gennaio. Il governo prepara otto giorni di lockdown con bar, ristoranti e negozi chiusi per evitare la terza ondata. Mentre l'epidemiologa Salmaso, avverte: «Se non si riducono i contagi, il vaccino sarà inutile».

di **Bocci, Capelli, Ciriaco**

Dusi, Tonacci e Ziniti • da pagina 2 a pagina 7

Giorgetti in missione

La Lega va in Germania e tratta con la Cdu di Merkel

di **Tonia Mastrobuoni** • a pagina 11

A Dubai il capolavoro di Michelangelo in 3D



Il David trova il suo gemello

di **Jaime D'Alessandro** • alle pagine 44 e 45

Diritti

Caso Regeni
governo pensa
a sanzioni Ue
contro l'Egitto



di **Foschini e Nigro**
• a pagina 13

L'analisi

Un lampo
nel buio

di **Carlo Bonini**

Le decisioni assunte dalla Farnesina sul caso Regeni e fatte proprie dal governo e dal premier sono un lampo nel buio. Se sufficiente ad annunciare una nuova fase o improvvise svolte, è prematuro dirlo.

• a pagina 41

Sicurezza

Lo scudo di Bruxelles
contro i cybernemici

di **Alberto D'Argenio**
• a pagina 15

Prolife®
Serenità
in forte aumento
su tutta la
FLORA
INTESTINALE

prolife-probiotics.it
ZEP Zeta Tetravalente

10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi

Domani in edicola

Sul Venerdì
tutte le parole
di Obama



Serie A



Frena il Milan
L'Inter vince
e sfiora la vetta

I servizi

• alle pagine 50, 51 e 53

Lo speciale

Cashback 2021
guida di otto pagine
per i rimborsi



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - 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: pubblicitas@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie,
Lussemburgo, Malta, 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

COR
Brivido Noir
€ 10,40

NZ

Cinema Ken Loach: "I ricchi non mollano
Il cambiamento partirà dai lavoratori"

L'INTERVISTA DI FULVIA CAPRARA - P. 28



Calcio Juve, un punto con l'Atalanta
Ronaldo sbaglia il rigore della vittoria

BARILLÀ, GARANZINI E ODDENINO - PP. 34-35



LA STAMPA

GIOVEDÌ 17 DICEMBRE 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 346 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it

GNN

IL RECOVERY PLAN

COME SPENDERE BENE IL DENARO EUROPEO

PIANO DRAGHI E RIFORME NECESSARIE

MARIO DEAGLIO

Chiediamo di dimenticare le zone rosse e le zone gialle, i bizantinismi della politica con le sue inconcludenti "verifiche", la vita complicata che ci aspetta nelle prossime, strane vacanze di Natale e Capodanno. Cerchiamo di volare un po' più alto, guardiamo oltre le tempeste, sperabilmente in un bicchier d'acqua, a Palazzo Chigi e dintorni. Proiettiamoci al di là del lungo inverno che ci aspetta, a quando spunteranno le primule e i fondi europei saranno sul punto di arrivare. La domanda cruciale - posta giustamente da Mario Draghi nel suo intervento al G30 - è: saremo in grado di spendere bene una quantità eccezionale di risorse?

CONTINUA A PAGINA 27

L'ESECUTIVO IGNORA L'AGENDA 2030 DELL'ONU

LO SVILUPPO SOSTENIBILE NEGATO

ENRICO GIOVANNINI

Scorrendo le 180 pagine del Rapporto che è stato pubblicato ieri dall'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS) e dedicato alla condizione delle regioni, delle province e delle città rispetto ai 17 Obiettivi dell'Agenda 2030 dell'Onu per lo sviluppo sostenibile, tre domande nascono spontanee, come diceva Antonio Lubrano. La prima: ma se, come documenta il Rapporto, tutte le Regioni e le Province Autonome, nonché quasi tutte le Città metropolitane e tante città di medie dimensioni usano ormai l'Agenda 2030 come quadro di riferimento per la loro programmazione strategica, perché il Governo nazionale non fa altrettanto?

CONTINUA A PAGINA 27

I DUBBI DEL PREMIER SULLA CHIUSURA PROLUNGATA: NON ABBIAMO I SOLDI DELLA GERMANIA

Il compromesso di Natale zona rossa solo otto giorni

Intervista a Zaia: "Sì allo stop, ma a patto che il governo dia subito i ristori"

L'Italia va verso un mini-lockdown delle feste: per 8 giorni più le serrande di bar e negozi. L'ala rigorista del governo spinge per una serrata di 14 giorni, ma Conte è scettico: «Non abbiamo i soldi della Germania». In un'intervista a «La Stampa», il governatore del Veneto, Luca Zaia dice che «per bloccare tutto servono ristori automatici». SERVIZI - PP. 2-9

IL SONDAGGIO

PER TRE SU DIECI SARÀ LA SOLITA SPARTIZIONE

ITALIANI E FONDIUE SPESA SANITARIA LA VERA PRIORITÀ

ALESSANDRA GHISLERI

Protagonisti indiscussi dell'ultimo periodo sono stati, insieme al tema vaccini con i devastanti numeri del virus, gli intimi meccanismi della distribuzione del Recovery Fund e dei Ristori. Il tema dell'economia italiana nel confronto con il portafoglio delle singole famiglie è ricco di contraddizioni e di incertezze. - P. 11

IL CASO

Regeni, l'Italia chiede all'Europa sanzioni contro il regime egiziano

LUIGI MANCONI



Amnesty chiede la verità sull'uccisione di Giulio Regeni

L'ostacolo suscitato, in chi abbia un cuore, dall'immagine di Giulio Regeni può indurre, per non arrendersi all'orrore e non cedere all'impotenza. - P. 27

L'ANNIVERSARIO

La Primavera araba dimenticata l'Occidente ha tradito gli ultimi

DOMENICO QUIRICO



Manifestazione a sostegno della Primavera araba

Sappiamo giorno, ora e luogo in cui tutto iniziò. Dieci anni dopo possiamo riascoltare grida, ricostruire gesti, ripercorrere il dolore delle primavere arabe. - PP. 20-21

LE STORIE

INTERVISTA AL PADRE CONDANNATO A DUE ANNI

"Mai fatto picchiare mio figlio chirurgo Ma non amo i gay"

IRENE FAMA

«Cusi, mi dica la verità. Lei Svorrebbe un figlio omosessuale? Io no. Sognavo dei nipoti, sognavo una famiglia». Le domandò, lui, cerca di ribaltarle. Come se non concepisse un altro modo di intendere la vita e il rapporto di coppia. Ha 75 anni. Ingegnere in pensione. Come la pensa sulla politica, sull'immigrazione, sulla socialità non è difficile da scoprire, basta aprire la sua pagina Facebook e trovi tutto. Il sarcasmo sulle frasi pronunciate dai politici in difesa di chi muore in mare nel tentativo di raggiungere l'Europa. Il fastidio contro uno Stato che «fa pagare troppe tasse». Battute eccessive, ai limiti della volgarità. Spesso in dialetto.

CONTINUA A PAGINA 15

UNA POLIZIETTA INCASTRÀ GLI ORCHI DEL WEB

"Io, mamma e 007 così ho smantellato la rete dei pedofili"

MONICA SERRA

«Ci sono notti che non si riesce a dormire. Ti tornano in mente i flashback di quelle immagini così violente, crudeli. Fuori dalla tua squadra, dai tuoi colleghi, nessuno può capire. A una mamma, a un compagno non puoi raccontare perché le indagini sono coperte da segreto». Un segreto con cui Alice, 007 della rete, agente sotto copertura della polizia postale di Milano, ha convissuto per due anni. Mentre portava in grembo il suo primo figlio, si è fatta un pedofilo del web per identificare e arrestare quelli veri. Trentasette anni, da 10 lavora nella squadra specializzata nella lotta alla pedopornografia, per Alice (nome di fantasia) questa è stata la prima indagine sotto copertura. - P. 18



BUONGIORNO

Però sono coerenti e compatti. Nella Lega, dico. Potrà non piacere la loro politica, il sovranismo, la sfrontatezza associata a una qualche superficialità, l'approccio ai migranti, la rudezza lessicale, quello che volete, però bisogna ammettere che marciano come una falange. Ieri sera Matteo Salvini ha chiamato i suoi presidenti di regione e gli ha detto, presidenti di regione, che vogliamo fare? E quelli, insieme col segretario, in dieci minuti netti hanno messo giù un documento che pareva le tavole della legge sul monte Sinai. «Impensabile immaginare una chiusura a partire dal prossimo weekend», a meno che non ci siano ristori totali e immediati. Firmato da Fedriga (Friuli), Fontana (Lombardia), Fugatti (Trento), Tesi (Umbria), Spiriti (Calabria) e Zaia (Veneto). Coerenti e compatti. Certo, a guardare il pe-

Sul monte Sinai

MATTIA FELTRI

lo nell'uovo, ieri mattina Zaia aveva detto il contrario, che il governo chiude tutto e subito, e dal prossimo weekend, oppure ci pensa lui. Certo, ieri mattina Fugatti aveva detto il contrario, che serve la zona rossa e in tutta Italia, sin da sabato. Certo, ieri mattina Tesi aveva detto il contrario, che si sarebbe adeguata alle decisioni del governo, perché la sicurezza è fondamentale. Certo, ieri mattina Fedriga e Fontana erano già perplessi, se si deve chiudere si chiuda, ma non sordinate i ristori. Già meno coerenti, già meno compatti. Ma in un batter d'occhio, allo schioccio di dita del Capitano, si sono ricomposte quelle piccole fratture tipiche di ogni buona famiglia: dove c'era sì mettere no, dove c'era no mettere sì, e via, coerenti e compatti verso una solida cultura di governo.

sinatra
Galerie de Beauté

TORINO

Piazza San Carlo 201

www.sinatraprofumerie.it



Tel. 011.5370.47 329.35.44.992



Portafoglio per il 2021, BlackRock ora darà spazio alle small cap
Rovelli (cio Italia) presenta il Market Outlook del colosso delle gestioni per il prossimo anno
Carosielli a pagina 2



il quotidiano dei mercati finanziari

Riflettori puntati sugli stilisti cinesi
Da Shang Xia, di Exor e Hermès, ai maggiori brand locali in crescita
Merli in MFF

Anno XXXIII n. 248
Giovedì 17 Dicembre 2020
€2,00 *Classedificatori*





BANCA EUROMOBILIARE
Private banking dal 1973

PIL & COVID BRUXELLES ELABORA UNA STRATEGIA PER EVITARE DANNI INGENTI ALL'ECONOMIA

Piano Ue salva-banche

*Sì della Commissione a **bad bank** nazionali, anche se restano vincoli al loro utilizzo*
*Draghi ha **pronta** la lista delle aziende che **potranno** salvarsi e **quelle** che chiuderanno*
***Il governo** vuole evitare i **fallimenti**, ma la manovra è bloccata dalla **crisi** strisciante*

SPREAD A 110, MAI COSÌ BASSO DAL 2016. BITCOIN PER LA PRIMA VOLTA OLTRE 20.000 \$

POLTRONE PUBBLICHE

Fs, oggi in consiglio P.a.d. Battisti va alla prova di forza sulle nomine



RILANCIO

Morselli: Arcelor per Ilva ha anche un piano B

IL DIVORZIO NELLE POLIZZE

Cattolica si prepara a chiedere mezzo miliardo di danni al Banco Bpm



#UniSalutePerTe

REGALIAMO

UNA COPERTURA SANITARIA COVID 19

AI NOSTRI 10 MILIONI DI CLIENTI

UnipolSai è sempre con te e, mentre tutti lottiamo contro il virus, ha deciso di regalare ai suoi 10 milioni di clienti una copertura sanitaria UniSalute. Per aiutarli in modo concreto nelle possibili conseguenze del Covid 19 con:

- > teleconsulto medico Covid 19 H24 - videoconsulto medico specialistico
- > 100 euro al giorno di indennità da ricovero fino a 14 giorni
- > 2.000 euro di indennità post ricovero in terapia intensiva

Per regalarti serenità e, come ogni giorno, prendersi cura di te.
UnipolSai Assicurazioni. Sempre un passo avanti.

UnipolSai
ASSICURAZIONI

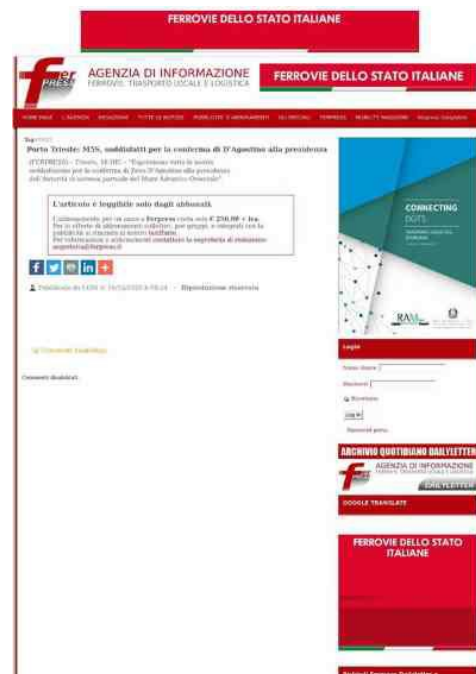
con

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

INIZIATIVA ATTIVABILE SOLO CON APP UNIPOLSAI DAL 29.11.2020
SCOPRI DI PIÙ SU UNIPOLSAI.IT/UNISALUTEPERTE
UnipolSai è un gruppo assicurativo che opera in vari settori assicurativi e di servizi finanziari. UnipolSai Assicurazioni è un gruppo assicurativo che opera in vari settori assicurativi e di servizi finanziari. UnipolSai Assicurazioni è un gruppo assicurativo che opera in vari settori assicurativi e di servizi finanziari. UnipolSai Assicurazioni è un gruppo assicurativo che opera in vari settori assicurativi e di servizi finanziari.

Porto Trieste: M5S, soddisfatti per la conferma di D'Agostino alla presidenza

(FERPRESS) Trieste, 16 DIC Esprimiamo tutta la nostra soddisfazione per la conferma di Zeno D'Agostino alla presidenza dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**. Lo sottolineano in una nota i consiglieri regionali del Movimento 5 Stelle, facendo riferimento alla notifica del decreto da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Viene confermata al vertice dell'**Autorità** aggiungono i consiglieri regionali pentastellati una figura centrale per lo sviluppo del Porto di Trieste. Quella che vediamo concretizzarsi oggi è una decisione attesa e di buon senso. Lo scalo giuliano è atteso da una fase cruciale per il proprio futuro, a partire dall'attuazione del regime di Porto franco internazionale. Percorrere questa strada con un presidente che ha dimostrato negli anni di saper guidare l'**Autorità portuale** con capacità e lungimiranza conclude la nota non può che rappresentare un elemento di fiducia.



Porto Trieste: Serracchiani, D' Agostino è una certezza per Trieste e il sistema Paese

(FERPRESS) **Trieste**, 16 DIC D'Agostino è una certezza per il **porto** di **Trieste**: questa conferma giunge al termine di un percorso che ha raccolto il consenso della città intera e del quale il Governo era convinto promotore. Sono personalmente soddisfatta perché una guida salda e competente a **Trieste** significa più forza al sistema logistico del Paese. I ruoli di D'Agostino a livello europeo e nazionale sono la conferma di una scommessa vincente. Lo dichiara la presidente della commissione Lavoro della Camera Debora Serracchiani, dopo che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha confermato per il secondo quadriennio Zeno D'Agostino alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.



Conferma definitiva della nomina di Zeno d' Agostino

GAM EDITORI

16 dicembre 2020 - Alla Torre del Lloyd è stato notificato il decreto con cui il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli conferma Zeno D' Agostino presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per la durata di un altro quadriennio a decorrere da oggi . "Ringrazio il ministro De Micheli per la fiducia accordata, il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga per il supporto e l' intesa con il MIT e tutti coloro che hanno creduto nei risultati portati avanti dalla nostra comunità portuale e dai lavoratori in questo mio primo mandato. Ci aspettano altri quattro anni di lavoro intenso per consolidare i risultati ottenuti. In sinergia con tutti gli Enti del territorio abbiamo creato un importante sistema portuale e logistico dal respiro internazionale di cui i porti di Trieste e Monfalcone sono il motore e la rete ferroviaria e intermodale, linfa vitale. La nuova sfida sarà lavorare con un approccio sempre più innovativo, integrato e soprattutto sempre più sostenibile per un porto green che sappia creare valore e lavoro prima che nuove infrastrutture" questo il commento a caldo del neo eletto, Zeno D' Agostino. Il mandato del presidente era scaduto lo scorso 9 novembre, ma in questo periodo di proroga dell' incarico della durata di 45 giorni, il MIT aveva subito avviato la procedura per la riconferma del manager ai vertici dello scalo giuliano, inoltrando la richiesta d' intesa alla Regione FVG. Dopo il placet arrivato dal presidente Massimiliano Fedriga che aveva sottolineato la volontà di dare continuità al lavoro svolto in questi anni con D' Agostino, e il parere favorevole, ma non vincolante, espresso successivamente dalle Commissioni competenti delle due Camere, può considerarsi concluso l' ultimo tassello per la nomina. La notifica odierna, infatti, sancisce il via libera ufficiale da parte del Governo alla conferma di D' Agostino alla guida dei porti di Trieste e Monfalcone. Il manager veronese, esperto di logistica è a capo dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale dal 2015. Prima come commissario e a seguire, dal novembre 2016, come presidente con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. È stato ai vertici di **Assoporti** dal 2017 al 2019. A novembre è stato rieletto vice presidente di ESPO, (European Sea Ports Organization), con sede a Bruxelles e guida la cabina di regia di Uirnet. A lui il merito di aver rilanciato l' immagine e consolidato la competitività del porto di Trieste con una posizione di leadership a livello nazionale e internazionale.



Porti, autotrasporto e Recovery plan: intervista a Debora Serracchiani

Redazione

LIVORNO Debora Serracchiani, vicepresidente del Pd e presidente della commissione Lavoro della Camera, risponde alle nostre domande su diversi temi di attualità. La conferma di Zeno D'Agostino a guida del porto di Trieste, il cui lavoro può essere di beneficio per tutto il Paese, i ristori per gli autotrasporti e tutto quello che ancora c'è da fare per il settore. La Serracchiani si sofferma poi su un aspetto particolare che può interessare il Recovery plan: il lavoro domestico che attualmente ha una quota di lavoro nero rilevante e che necessità di tutele che potrebbero essere garantite dal Recovery plan portando beneficio a famiglie in difficoltà. Chiudiamo con la situazione attuale nel Governo: Non possiamo permetterci in questo momento un Governo che tiri a campare e non possiamo chiuderci nei palazzi a parlare di crisi perchè ci sono cose concrete di cui occuparci.



Il Piccolo

Trieste

Uffici regionali in area Greensisam, scoppia lo scontro politico a distanza

Il Pd attacca il Municipio: «Regalate due magazzini a Fedriga». Dipiazza: «No, li vendiamo». E resta il rebus concessione

GIOVANNI TOMASIN

I 26 milioni che la Regione presterà al Comune per l'urbanizzazione del Porto Vecchio e il destino dei magazzini 2 e 4 diventano il casus belli del primo vero scontro fra Roberto Dipiazza e Francesco Russo, in un anticipo di campagna elettorale. Ma al di là del confronto politico, l'operazione per la cessione dei due magazzini è un nodo in cui si intrecciano gli interessi di Comune, Regione, **Autorità portuale** nonché del concessionario: una partita che potrebbe portare a una svolta nel decennale stallo Greensisam come all'ennesimo inghippo. L'operazione Prima un po' di contesto. Un emendamento di giunta alla finanziaria regionale prevede che la Regione consegni in prestito al Comune 26 milioni di euro, che devono essere impiegati nell'urbanizzazione dell'area. In cambio l'ente locale si impegna a cedere alla Regione i magazzini 2 e 4 (sul lato sud dello scalo). Nei giorni scorsi l'assessore regionale al Patrimonio Sebastiano Callari ha annunciato la volontà di realizzarvi la nuova sede centrale per la Regione. La polemica politica A dare il via alle danze è Russo, che dai banchi del Senato varò la sdemanializzazione del 2017: «Quei soldi (i 26 milioni ndr) sono semplicemente un prestito al Comune. Che quindi li avrà, ma a debito. Con l'obbligo di doverli restituire in comode rate annuali dal 2025 al 2034. In più, come se non bastasse, per il disturbo, il Comune cederà a titolo definitivo alla Regione due magazzini fra i più "pregiati". Davvero una vergogna». Il sindaco Dipiazza ribatte via social: «I magazzini verranno venduti alla Regione, non regalati, e il loro valore insieme agli interventi per i servizi legati agli immobili sarà scorporato dai 26 milioni totali. La differenza verrà utilizzata per l'infrastrutturazione che consentirà la totale rivalutazione di tutti i magazzini del Porto vecchio che potranno essere venduti ad un prezzo più alto rispetto al valore attuale, visto che, appunto, saranno infrastrutturati». Affermazioni a cui il consigliere dem risponde che «il testo non impegna in alcun modo la Regione a pagare. Al momento l'operazione intera mi sembra un favoricchio in vista del 2021». La posizione dell'Adsp L'emendamento in finanziaria dice esplicitamente che le modalità di cessione dei beni verranno definite all'interno dell'accordo di programma, la cui firma è attesa fra la fine dell'anno e l'inizio del 2021 («cambia poco firmare il 27 dicembre o il 6 gennaio, ormai siamo alla quadra finale», dice il sindaco Dipiazza). Per legge i proventi della vendita dei magazzini dovrebbero andare all'**Autorità portuale** triestina, proprietaria dell'area prima della sdemanializzazione. Al momento, però, alla torre del Lloyd dei magazzini 2 e 4 non si è ancora parlato: «Bisognerà che ne discutiamo, a breve ci siederemo a un tavolo per il consorzio Ursus - afferma il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino -, chissà che quella non sia la camera di transizione anche per questo. Ricordo però che per legge l'Adsp dovrebbe avere il 100% del frutto della vendita, e io prima di trasgredire ci penso due volte. Capisco però che chi si occupa di vendere (in questo caso il Comune ndr) ci debba trovare un guadagno. Certo, se gli agenti immobiliari pigliassero il 30% di ogni vendita farei l'agente immobiliare». Il caso greensisam Il Comune si impegna a consegnare alla Regione i due magazzini scevri da ogni vincolo pregresso. Al momento, però, 2 e 4 sono parte dei magazzini della concessione Greensisam, che dovrebbe quindi decadere. L'accordo in via di definizione fra Comune e privato prevede che la società guidata



Il Piccolo

Trieste

da Antonio Maneschi rinunci alla prelazione, accettando la cessione degli edifici alla Regione. A quel punto la concessione stipulata nel 2005 con l' **Autorità portuale** verrebbe a decadere, e il Comune darebbe gli altri tre magazzini in locazione a Greensisam. In compenso i 26 milioni della Regione servirebbero a dare strade, fognature, servizi anche l' area della concessione, che il privato non ha mai sfruttato proprio a causa di un contenzioso con il Comune sugli oneri di urbanizzazione. Secondo le stime del sindaco, i magazzini dovrebbero fruttare fra i 12 e i 14 milioni, che verrebbero scorporati quindi dal totale dei 26. I restanti andrebbero a coprire l' urbanizzazione del Porto vecchio (va detto che la stima delle spese di urbanizzazione per la sola area di concessione era già di 10-11 milioni). A operazione compiuta a Greensisam resterebbero tre magazzini (con un canone ben inferiore ai 500 mila euro annui attuali) e uno spazio già urbanizzato. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Zincone nuovo commissario del Porto

La nomina dopo le dimissioni di Musolino. Conca di navigazione pronta tra un anno

VENEZIA Cinzia Zincone è il nuovo commissario del Porto di Venezia. La nomina è stata ufficializzata ieri sera dal ministro Paola De Micheli, dopo che il predecessore **Pino Musolino** si è dimesso per prendere subito il suo nuovo incarico alla guida dello scalo di Civitavecchia. Zincone per ora resterà anche provveditore. Ieri intanto è stato approvato il progetto per sistemare le porte della conca di navigazione di Malamocco: l'obiettivo è che sia operativa per l'autunno. a pagina 8.



Conca di navigazione tra un anno Zincone commissario del Porto

Via libera del Provveditorato al progetto. Musolino si dimette. Oggi il corteo pro-crociera

A. Zo. - P. C.

VENEZIA La conca di navigazione di Malamocco per il prossimo autunno potrebbe essere pronta. O perlomeno le porte saranno in grado di funzionare, in attesa di capire come risolvere gli altri problemi, dalla dimensione decisa quando le navi erano più piccole, fino all'allineamento che rende difficile la manovra d'ingresso, «stretta» a causa della lunata. Ieri il Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato ha approvato in via tecnica il progetto per sistemare le due porte, danneggiate da una mareggiata nel 2015: quella lato mare verrà rifatta, rendendo più resistente la struttura reticolare e creando delle condotte verticali per attenuare la spinta delle onde, che sarebbe stata sottovalutata, concentrandosi solo sull'impatto orizzontale; quella lato laguna sarà invece solo sistemata. La spesa sarà di 31,5 milioni di euro, ma quanto verrà riconosciuto al Consorzio Venezia Nuova sarà deciso più avanti: l'intenzione è infatti di scomputare sia quanto già pagato per la prima porta, sia i costi per portarla e smaltirla in discarica. «Per ogni modifica serve una Via - dice però Andreina Zitelli - se ci sono stati errori nel progetto si vada alla Corte dei Conti». Una notizia che sarà sicuramente gradita alla comunità portuale, che in queste ultime due settimane ha sofferto le ripetute chiusure del Mose per l'acqua alta. La conca non sarà la panacea, visto che i tempi di attraversamento non sono rapidi, ma consentirà l'operatività a paratoie chiuse. E proprio ieri è arrivata l'ufficializzazione della nomina di Cinzia Zincone a commissario dell'Autorità di sistema portuale, in sostituzione di **Pino Musolino**. Quest'ultimo, dopo il via libera del Parlamento alla sua nomina a Civitavecchia, ha accelerato i tempi e si è dimesso: e così in serata il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli ha firmato di corsa la nomina, che era nell'aria da settimane. Per ora Zincone resta anche provveditore: potrebbe mantenere per mesi il doppio ruolo oppure essere nominata presidente a breve. De Micheli, anche se la legge prevede l'«intesa» solo per i presidenti, ha informato il governatore Luca Zaia, che comunque - così come il sindaco Luigi Brugnaro - aveva già dato il suo apprezzamento. Brugnaro proprio ieri in consiglio comunale ha anticipato i fronti aperti in vista del Comitato di lunedì. In cima alla lista c'è il futuro della legge speciale: «Presenterò la mozione votata da voi all'unanimità - ha avvisato - con la richiesta di 150 milioni l'anno per 10 anni». Ma le richieste sono tante: «Sembra che siano spariti 60 milioni che il ministero aveva promesso, oltre ai 40 per l'alluvione del novembre 2019. Pretendo ce li diano». «E' il punto 2 dell'ordine del giorno», replicano da Roma. Brugnaro ha anche parlato della crisi del porto, tra pandemia e Mose. «Bisogna trovare il modo di partire per non lasciare il traffico ad altri porti - ha aggiunto - non solo navi da crociera ma anche commerciali. Il ministro De Micheli non mi ha mai fatto una telefonata dall'inaugurazione del Mose: dobbiamo trovare un accordo per far funzionare porto e città assieme». Sulla prospettiva di un porto «off-shore», il sindaco apre con cautela: «Ben venga se governo e Ue vogliono che Venezia sia una porta per l'Oriente, ma sarebbe pronto tra 10 anni - ha detto - Ora chiederemo che il canale dei Petroli diventi agibile di notte e che siano illuminati i canali portuali per permettere il lavoro 24 ore su 24 e compensare le ore perse con la chiusura del Mose». Tra le banchine la tensione però resta: oggi alle 8 ci sarà un'altra manifestazione del comitato Venezia Lavora, a cui aderiscono le categorie che lavorano con il turismo delle navi da





Il Gazzettino

Venezia

Cinzia Zincone raddoppia e va al Porto

Ieri sera la nomina a commissario al posto di Pino Musolino. Il Provveditore alle opere pubbliche manterrà i due incarichi. L'uscente ha salutato con un tweet prima di insediarsi a Civitavecchia. Conca di navigazione, discussione sul progetto

RAFFAELLA VITTADELLO

L' INCOGNITA VENEZIA Il ministro alle Infrastrutture, Paola De Micheli, ha sciolto la riserva ieri sera comunicando la nomina a commissario del Porto di Venezia di Cinzia Zincone, 66 anni, attuale provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto. Un incarico aggiuntivo, in questo momento, per una delle donne fondamentali, in quest' anno di funzionamento del Mose. E che sarà al lavoro ancora per meno di 12 mesi prima di raggiungere la pensione. Ieri **Musolino**, con la valigia pronta per andare a dirigere il porto di Civitavecchia, ha tweettato nel suo ultimo giorno veneziano a San Basilio a corredo di una foto: «Ecco, quasi quattro anni di lavoro duro, intenso, difficile e questo è l' ultimo tramonto dal mio ormai ex ufficio! Buon vento @PortOfVenice, è stato un grande onore, una esperienza unica e un privilegio essere presidente prima e commissario poi». Zincone, invece, era impegnata su tutt' altro fronte a Palazzo X Savi, nell' ultimo comitato tecnico amministrativo dell' anno. Sul tavolo una questione spinosa come quella della conca di navigazione, che fa da trait d' union tra Porto e Provveditorato. Perché dalla funzionalità della conca dipende l' operatività del porto anche nei giorni di chiusura del Mose. LA CONCA A Malamocco la conca è lunga 380 metri per 50 ed è delimitata da porte scorrevoli. Fu progettata per accogliere navi di lunghezza fino a 280 metri, larghezza massima di 39 e pescaggio fino a 12. Ma una cosa è la teoria, una la pratica. Il 70 per cento delle navi che gravitano sul porto di Venezia, tra Fusina, Marghera, San Leonardo, vanno dai 70 ai 250 metri. Ma già per quelle lunghe 200 metri, in caso di meteo particolarmente avverso, diventa difficile manovrare a causa del posizionamento trasversale della lunata di protezione. E quindi buona parte dei navigli rischia di rimanere escluso dal transito. La porta lato laguna funziona, ed è stata chiusa in occasione dei sollevamenti del Mose. Quella lato mare è stata danneggiata nel 2015 e da quella volta è rimasta bloccata. Si decise di riprogettarla completamente. Se n' è occupata una società belga, la Sbe, mentre la realizzazione del progetto è stato affidato alla Cimolai, per un importo intorno ai 30 milioni di euro. Si dovrà cambiare tecnologia per la chiusura della porta, che lato mare scorrerà su un sistema a rotaia. LA DECISIONE Ieri il comitato tecnico ha dato il via libera finalmente al progetto esecutivo dal punto di vista tecnico, anche se rimane aperto il versante dei costi, che sarà oggetto di ulteriore approfondimento. Cimolai infatti sostiene di non poter realizzare il lavoro alla cifra stabilita e di aver bisogno di altri 15 milioni. E quindi si dovrà stabilire quale aumento di spesa è legato al rifacimento dell' opera e quale alla riprogettazione con un miglioramento tecnologico. Il Comitato ha dato il via libera anche allo scavo di altre 25 arcate sotto il ponte della Libertà, in modo da mettere in comunicazione le due parti della laguna dopo l' interrimento riscontrato in questi anni. I lavori partiranno presumibilmente in primavera. CHIOGGIA Diverso il caso della conca di navigazione di Chioggia, di cui i pescatori lamentano l' inesistenza. Perché qui mancano entrambe le porte, momentaneamente sostituite da un palancolato. È stata appaltata



Il Gazzettino

Venezia

nel 2017 per un importo che rasenta i 7 milioni a un raggruppamento di imprese tra Poolmeccanica Lorenzon e Sertec. La seconda impresa ha ceduto il ramo d' azienda alla Radar che è subentrata, ma i lavori non sono stati ancora consegnati, è stato pagato per ora solo l' anticipo del 20 per cento. Con accuse reciproche e rimpallo di responsabilità tra presunti errori progettuali e imprese che non hanno ancora iniziato a lavorare. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto, Zincone nominata nuova commissaria

La ministra Paola De Micheli ha nominato Cinzia Zincone commissaria dell'Autorità portuale, in sostituzione di **Pino Musolino**, ora presidente a Civitavecchia. Zincone manterrà per ora anche l'incarico di provveditore. Nel frattempo lunedì prossimo si riunirà il Comitatone. Due soli i punti all'ordine del giorno: la ripartizione dei fondi già stanziati per la Legge Speciale e le grandi navi. vitucci / A PAGina 21.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i nodi della salvaguardia

Lunedì il Comitato su soldi e grandi navi Zincone nominata commissaria del Porto

Nell'odg niente accenni al Mose e all'Autorità della laguna. Via libera dal Cta alle porte della conca e alla difesa della Basilica

ALBERTO VITUCCI

Comitatone lunedì. Ieri è arrivata la conferma: si farà il 21 dicembre alle 16, in videoconferenza. Con una novità annunciata da giorni. La ministra De Micheli ha nominato Cinzia Zincone commissaria dell'Autorità portuale, in sostituzione di **Pino Musolino**, ora presidente a Civitavecchia. Zincone manterrà per ora anche l'incarico di provveditore. Due soli i punti all'ordine del giorno: la ripartizione dei fondi già stanziati per la Legge Speciale e le grandi navi. Sulle navi da crociera, «Ipotesi di ricollocazione provvisoria e cronoprogramma per individuare la soluzione definitiva». Dopo due mesi di prove del Mose e di proteste del porto (commerciale) non si potrà ignorare il tema della gestione delle barriere. Il traffico navale. Qualunque sia la soluzione decisa lunedì, dicono gli esperti, «i tempi saranno lunghi». Un porto d'altura per le navi mercantili si costruisce in tre-quattro anni. Si sta studiando in queste ore, con l'Autorità portuale e la Capitaneria, l'ipotesi di far funzionare il porto h 24. Se le barriere saranno chiuse sempre più spesso (11 volte dal 3 ottobre, per periodi lunghi), e se il livello del mare aumenta e costringerà a chiusure sempre più frequenti, si cercano altre soluzioni. Una è quella di

rendere operativo lo scalo anche di notte, Un'altra quella di considerare aperture parziali e differenziate delle tre bocche. gli scenari Soluzione provvisoria per le grandi navi da crociera potrebbe essere quella di attrezzare le banchine del terminal traghetti a Fusina. Oppure, come vuole il Comune, di confermare la decisione del 2017 e puntare su Marghera. Ma non si dovranno scavare nuovi canali. E ogni soluzione diversa dovrà avere prima il parere Via-Vas del ministero per l'Ambiente. «Con questi scenari il porto dovrà andare fuori dalla laguna», insistono ambientalisti e ingegneri come Luigi D'Alpaos. la conca buco nero della conca (330 milioni spesi e non ha mai funzionato) è un altro tema che si dovrà discutere. Ieri il Comitato tecnico del Provveditorato ha dato il via libera alla Variante per avviare almeno la riparazione delle due porte lato laguna e lato mare. 31 milioni di euro, lavori affidati alla Cimolai di Pordenone. Rinvia la discussione sui danni. san marco Non basta il Mose per salvare Venezia. Negli ultimi due mesi la Basilica e la piazza San Marco sono andate sott'acqua anche due volte al giorno. Fermo da aprile il progetto di Mario Piana e Daniele Rinaldo, finanziato dalla Procura, per le barriere in vetro contro l'acqua alta. Adesso sarà rivisto, senza le modifiche volute dalla commissaria Spitz, sulla base della "provvisorietà". Al termine dei lavori per la difesa locale dell'isola di San Marco le barriere saranno demolite. L'Autorità Si parlerà in Comitato anche dell'Autorità per la laguna. Operazioni iniziate nei giorni scorsi con l'insediamento del commissario liquidatore Massimo Miani. Adesso si dovrà nominare il presidente. In pole position la stessa commissaria Spitz, che avrebbe però problemi essendo già in pensione, come espresso in queste ore dalla Funzione pubblica. Si cercano alternative. Una - improbabile - quella di Marco Corsini, braccio destro di Paolo Costa e assessore all'urbanistica con la giunta Alemanno a Roma. Oppure l'ex rettore luav Amerigo Restucci. «Decisioni ancora non ce ne sono», assicurano i parlamentari



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

veneziani del Pd. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Cvn, gli atti della commissaria Spitz

Consulenza da 10 mila euro per «analizzare i bilanci»

la storia Una consulenza da diecimila euro per «analizzare i bilanci 2019 del Consorzio Venezia Nuova». Lo ha deciso la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz», affidando l'incarico allo studio legale Arquilla e associati. Sede in via Boncompagni a Roma, specializzazione in diritto di famiglia, contratti e immobiliare, sinistri stradali. La mission illustrata nel sito della società viene definita «Gutta cavat lapidem». «L'efficacia di un'azione quando sia essa ripetuta, costante e perseverante». Tra le qualità garantite dallo studio, «integrità, passione per eccellenza, rispetto della riservatezza assoluta, dedizione». Qualche perplessità ha destato la scelta di un nuovo soggetto che possa analizzare bilanci già passati al setaccio dagli amministratori straordinari. Giuseppe Fiengo, Avvocato dello Stato, si è occupato in questi anni in prima persona dei controlli amministrativi. Attirandosi spesso l'accusa di «rallentare i lavori». Lavori che erano stati bloccati nel 2014 dopo l'esplosione del grande scandalo del **Mose** e delle tangenti. Così erano arrivati i commissari Luigi Magistro e Francesco Ossola, poi Giuseppe Fiengo, Nominati dal prefetto di Roma su indicazione dell'Anac. Ora considerati decaduti con la legge che istituisce la nuova Autorità. Al loro posto si è insediato il commercialista veneziano Massimo Miani, che farà da liquidatore del Consorzio. E' l'ultima consulenza affidata da Spitz, che può disporre di un budget di un milione di euro. Altre riguardano lo studio Lipani-Catricalà (60 mila euro) per «supporto legale», la 3d works per supporti informatici, la società Aqua (10 mila euro) per «studiare opere mobili mondiali assimilabili al **Mose**». --



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Stamattina la manifestazione indetta dal Comitato Venezia Lavora con il sostegno unitario dei sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil

«Senza le crociere il porto muore» I lavoratori tornano in piazza

la protesta mesi passano e i quasi duemila lavoratori della crocieristica sono a casa a zero ora con la cassa integrazione che prima o poi finirà. La pandemia ha bloccato le crociere ma per **Venezia** c'è un problema in più, da risolvere al più presto dopo anni di inconcludenti e variegate proposte per far arrivare le grandi navi da crociera comunque a **Venezia**, senza passare per il bacino di San Marco. Per questo stamattina i lavoratori della crocieristica si sono odati appuntamento in piazzale Roma a manifestare, per la quarta volta in pochi mesi, nel rispetto delle norme anti-Covid. La protesta è stata indetta dal Comitato **Venezia** Lavora, nato per portare l'attenzione delle istituzioni locali e del Governo «sui gravi disagi delle molteplici Categorie di Lavoratori che operano nel settore del turismo colpiti dalla gravissima crisi economica causata dalla cancellazione degli scali delle navi da crociera a **Venezia**». «Ad oggi non sappiamo se, come e quando ripartiremo» dice il Comitato «per questo torniamo a manifestare per sollecitare la politica locale e nazionale a prendere le importanti decisioni che tardano ad arrivare mettendo a rischio la sopravvivenza stessa di tutto il **porto** di **Venezia**». Alla protesta indetta dal Comitato **Venezia** Lavora hanno dato il loro sostegno i sindacati di categoria di Fit-Cgil, Filt-Cisl, Uil Trasporti veneziane con un comunicato in cui esprimono la loro «solidarietà, assicurando tutto l'impegno per la tutela dei diritti dei lavoratori e per la sopravvivenza del **Porto**» e chiedono alle Istituzioni competenti di «superare immediatamente la situazione del commissariamento dell'Autorità Portuale perché è necessario ad una piena ripresa dell'attività tecnica burocratica del **porto**». Anche i sindacati dei portuali di Cgil, Cisl, Uil chiedono «un immediato intervento del "Comitatone" nell'interesse dei lavoratori, del **porto**, dell'economia dell'Italia del Veneto». Per la crocieristica ferma ormai da quasi un anno i segretari dei tre sindacati - Renzo Varagnolo, Marino De Terlizzi, Andrea D'Addio - chiedono alle istituzioni pubbliche di «formulare degli scenari percorribili per la continuità operativa nel **Porto** di **Venezia** come home port, al fine di intercettare il più ampio mercato crocieristico internazionale, al termine della pandemia». Gli altri nodi da sciogliere per garantire un futuro a tutto il **porto**, secondo i sindacati sono: «l'accessibilità nautica e la manutenzione dei canali navigabili, garantire la sopravvivenza del **porto** quando il Mose è alzato mettendo necessariamente in funzione nel più breve tempo possibile le conche di navigazione di Malamocco e Chioggia» e, infine «l'avvio dei procedimenti tecnico burocratici per il rinnovo delle concessioni in scadenza dei terminal e degli operatori portuali affinché le multinazionali possano assicurare la continuità operativa dei terminal portuali e marittimi». --



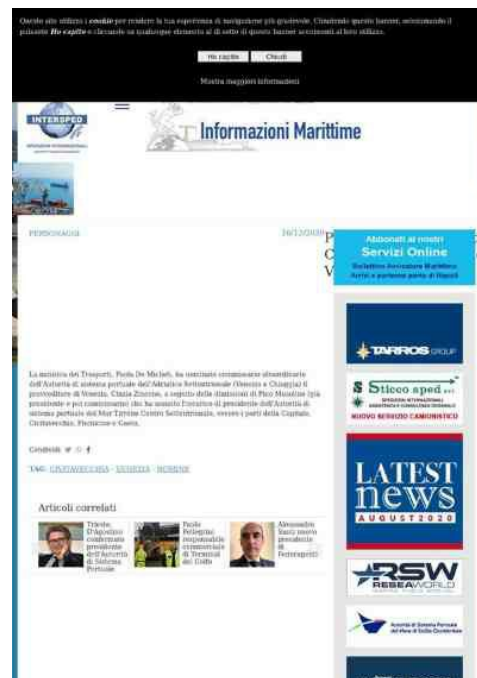
Informazioni Marittime

Venezia

Porti, Musolino presidente a Civitavecchia. Zincone commissaria a Venezia

L' ex presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale passa ai porti della Capitale. Il provveditore di Venezia gli subentra

La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha nominato commissario straordinario dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia) il provveditore di Venezia, Cinzia Zincone, a seguito delle dimissioni di **Pino Musolino** (già presidente e poi commissario) che ha assunto l' incarico di presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ovvero i porti della Capitale, Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.



Gpl, processo sulla banchina Socogas chiede il dissequestro

Sul banco degli imputati finiranno in cinque: gli ex presidenti dell' Aspo Giuseppe Fedalto (che ha appena terminato anche la sua presidenza alla Camera di Commercio) e Gian Michele Gambato, l' ex direttore dell' azienda speciale che gestiva il **porto** di Chioggia Oscar Nalesso, l' imprenditore della Coedmar Luigi Chiappini e il direttore dei lavori Cirillo Fontolan. Per tutti l' accusa è di occupazione abusiva di area demaniale per quel cunicolo - realizzato senza autorizzazione, secondo i pm Roberto Terzo e Antonia Sartori - sulla banchina che oggi servirebbe al deposito di Costa Bioenergie a Chioggia. L' udienza è prevista per il 22 marzo e il primo scontro tra procura e difese sarà sulla prescrizione: per le prime parte dal 2012, quando il cunicolo sarebbe stato realizzato, per i pm invece si tratta di un reato permanente fino a oggi. La banchina sequestrata è stata protagonista ieri di un' udienza di fronte al gip Marta Paccagnella: Costa ha infatti chiesto il dissequestro del bene, dopo che l' Autorità portuale aveva negato la concessione proprio a causa del provvedimento penale. Gli avvocati Massimo Rutigliano e Sergio Andrea Ghiretti hanno sostenuto che non ha più senso il sequestro, visto che sono passati tanti anni, e hanno detto che la società è ancora interessata perché, nonostante il decreto Agosto abbia bloccato il deposito gpl sull' onda dell' opposizione in città, lì ne resta uno di gasolio (che era il primo progetto), per cui serve installare un braccio di carico. La procura ha invece sostenuto che la procedura è stata illegittima e il sequestro va mantenuto. (a. zo.)



Gpl, Costa vuole il dissequestro della banchina a punta Colombi

La Bioenergie si è rivolta al giudice per sbloccare la situazione al porto La vicenda riguarda soprattutto il tunnel sotterraneo creato nel 2012

MICHELE FULLIN

CHIOGGIA Il giudice si è riservato di decidere sulla richiesta di dissequestro della porzione della banchina di punta Colombi, al porto di Chioggia, avanzata dai legali di Costa Bioenergie, la società che ha costruito il deposito di Gpl e carburanti per conto della Socogas di Fidenza. Da ormai tre anni quel pezzo di porto è sotto sequestro e non si può operare in nessun modo. Ieri il giudice Marta Paccagnella, dopo aver ascoltato e acquisito la richiesta di dissequestro avanzata dagli avvocati Massimo Rutigliano e Sergio Andrea Ghiretti per conto di Costa Bioenergie, ha sentito le parti, i pubblici Ministeri Roberto Terzo e Antonia Sartori e i difensori degli indagati (l'ex presidente della Camera di Commercio e Aspo, Giuseppe Fedalto-avv. Renzo Fogliata; l'ex presidente dell'Aspo, Gian Michele Gambato l'ex direttore di Aspo, Oscar Nalesso- avv. Grasso; il rappresentante della ditta esecutrice, la Codemar, Luigi Chiappini-avv. Grasso; il direttore dei lavori Cirillo Fontolan- avv. Grasso). Ha parlato, come persona informata dei fatti, l'ex presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Pino Musolino**, che oggi assumerà la presidenza al porto di Civitavecchia. LA VICENDA Si tratta di uno dei tre filoni dell'inchiesta relativa

al maxi serbatoio di Gpl realizzato nella banchina di Val da Rio proprio da Costa Bioenergie. In particolare, il reato contestato è occupazione abusiva di area demaniale, per il quale è stata disposta la citazione diretta di fronte al giudice monocratico. L'udienza è fissata per il 22 marzo, ma per la difesa è tutto prescritto in quanto le opere contestate risalirebbero al 2012. Per la Procura, invece, ci sono ancora due anni di tempo. IL SEQUESTRO Il sequestro riguarda il tunnel subacqueo che fu realizzato nel 2012 quando si parlava ancora di un sistema di bunkeraggio per il gasolio; progetto poi abbandonato per passare all'attuale deposito di superficie, ben più grande, essendo passati dai 1.800 ai quasi 10mila metri cubi. Quando nel 2019 la società ha presentato la domanda di concessione della banchina, il Porto la negò, dicendo che essendo il bene sotto sequestro, non era concedibile. «In questa udienza - dicono i legali di Costa Bioenergie - è stata posta la questione della nostra legittimazione a chiedere il dissequestro. Siamo legittimati, avendo chiesto la concessione e poco importa se il gas è bloccato. Abbiamo anche altre attività». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

CHIOGGIA

Banchina deposito Gpl chiesto il dissequestro

R.D.R.D.Z.

chioggia Torna d' attualità il controverso caso attorno al deposito Gpl di Val di Rio, che dovrebbe essere spazzato via - ricorsi permettendo - dopo la conversione in legge del decreto Agosto, che contiene il divieto per la realizzazione di impianti gpl in siti tutelati dall' Unesco. Le novità di queste ore sono, da una parte la fissazione al 22 del processo per il cunicolo scavato nel 2012 sotto la banchina, per il collegamento tra le navi gasiere e il sito per il bunkeraggio del carburante. Un intervento abusivo, secondo i pm Terzo e Sartori, che hanno citato a giudizio diretto Giuseppe Fedalto, ex presidente di Aspo e allora presidente della Camera di commercio; l' ingegnere Luigi Chiappini, legale rappresentante della Codemar che eseguì i lavori; l' ingegnere chioggiotto Cirillo Fontolan come direttore dei lavori; Gianni Gambato (presidente Aspo) e Oscar Nalesso. La Procura contesta la violazione dell' articolo 1161 del codice della navigazione sull' abusiva occupazione di spazio demaniale. Accusa respinta dai difensori, con l' avvocato Fogliata che ricorda anche l' ormai prossima prescrizione dell' eventuale reato. Ieri si è svolta un' udienza davanti alla giudice Marta Paccagnella per decidere se accogliere o meno la richiesta di Costa Bioenergie di dissequestro della banchina. «I sigilli posti dalla procura nel 2017, bloccano l' intera banchina, anche in quella parte non legata all' impianto Gpl», osservano gli avvocati Ruttigliano e Ghiretti. L' impianto prevede una parte di destinazione per serbatoi, che non rientrano nei divieti. No dalla Procura: «Aspo doveva custodire un bene per conto del Demanio e l' ha illegittimamente affidato per 40 anni a Socogas, che grazie a questo ha progettato due serbatoi di gas , costruendo un impianto petrolifero in un **porto** turistico-commerciale e perforando una banchina demaniale». La giudice Paccagnella si è riservata. --r.d.r.



Riconoscimento per APM Terminals Vado Ligure

Menzione speciale al Premio Logistico dell'Anno 2020

Redazione

MILANO Riconoscimento per APM Terminals Vado Ligure, società del Gruppo APM Terminals tra le principali società terminalistiche al mondo che gestisce il nuovo Container Terminal di Vado Ligure. La società guidata dall'amministratore delegato Paolo Cornetto si è aggiudicata la menzione speciale Innovazione in ambito tecnologico e logistica 4.0 nell'ambito del Premio Logistico dell'Anno 2020, contest ideato da Assologistica (associazione nazionale degli operatori della logistica in conto terzi), Assologistica Cultura e Formazione (ramo formativo di Assologistica) e il giornale Euromercati, giunto quest'anno alla sedicesima edizione. La menzione speciale è stata assegnata per il nuovo Container Terminal di Vado Gateway, tra i più avanzati del Mar Mediterraneo. L'infrastruttura portuale di Vado Ligure, inaugurata nel dicembre 2019 e operativa dal febbraio 2020, è dotata di una serie di innovazioni all'avanguardia tra cui un piazzale per il deposito e la movimentazione dei container completamente automatizzato (primo in Italia) e un sistema di accesso per i camion tra i più tecnologici d'Italia dotato di 14 corsie reversibili ad alto contenuto di automazione. Per velocizzare i tempi di ingresso al Container Terminal e all'adiacente Reefer Terminal, APM Terminals Vado Ligure ha inoltre lanciato da pochi mesi un'applicazione per mobile scaricabile gratuitamente da Google Play Store e Apple Store (APMT TERMPoint Appointments). Utilizzando questa applicazione le aziende di trasporto hanno la possibilità di visualizzare e di modificare l'orario dei propri appuntamenti e, in particolare, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo, modificare eventualmente la finestra oraria dell'appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni dei terminals. Attraverso l'app i trasportatori che utilizzano più mezzi hanno inoltre la possibilità di cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, potendo visualizzare in questo modo in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato.



Gronda, nuovo piano una firma per partire

A Genova debutta il polo ingegneristico di Tecne, società di Autostrade per l'Italia il progetto inserito nel documento di Aspi inviato al Cipe per concludere l'iter

di Massimo Minella Una firma, quella del ministero dei Trasporti, per chiudere la pratica e far partire i cantieri. Il 2021 sarà davvero l'anno di avvio dei lavori di realizzazione della Gronda? Se anche così fosse, ci vorrebbero dieci anni per completarla e quindi, per il taglio del nastro, si dovrebbe attendere il 2031. D'altra parte, prima o poi si dovrà pur partire, ovviamente sempre a condizione di voler realizzare l'infrastruttura. Ma una serie di segnali sembrano spingere in questa direzione, non ultime le parole del superispettore del ministero dei Trasporti, Placido Migliorino, che durante un'audizione alla Camera ha sottolineato l'importanza di una simile opera per un territorio come quello ligure, assediato dalla pressione dei mezzi pesanti diretti e provenienti dai porti liguri. Non più tardi di qualche settimana fa, inoltre, anche la ministra dei Trasporti Paola De Micheli si era soffermata sullo stesso concetto. Ma allora, se la firma che manca è quella del Mit e il Mit è d'accordo che cosa deve ancora accadere per poter dare il via all'apertura dei cantieri? Il progetto La Gronda autostradale La ministra Paola De Micheli segue dalla prima di cronaca di Massimo Minella C'è ancora un ultimo passaggio, legato al via libera del Cipe al progetto, e poi rimane il macigno più pesante: la risoluzione di una serie complessa di dinamiche politiche sul futuro del capitale di Autostrade per l'Italia. Tutto questo, però, non ferma il progetto che è stato appena aggiornato nel Piano economico-finanziario di Aspi e che troverà da inizio 2021 una nuova società ingegneristica che fa sempre capo ad Aspi, Tecne, pronta a sorvegliare su tutto l'iter. Ma siamo davvero alla vigilia dei cantieri? Sarebbe una svolta dopo più di trent'anni. Pensato già alla fine degli anni Ottanta, il progetto della "bretella Voltri-Rivarolo" viene accantonato dopo anni di discussioni, prima di risorgere sotto forma di "Gronda". Anche qui un iter complicatissimo che inizia con la consegna del primo studio di fattibilità nel 2002, e prosegue con il dibattito pubblico dell'allora sindaco Marta Vincenzi (2008), il protocollo d'intesa Stato-Regione (2010), la validazione tecnica del progetto definitivo da parte del Mit (2011), la procedura di Via (2011-2014), l'approvazione del piano di utilizzo di terre e rocce di scavo (2013), la conferenza dei servizi (2014-2015), l'inserimento del tracciato nel Puc di **Genova** e l'accordo di programma per le opere a mare (2015), l'invio del progetto definitivo al Mit (2016), l'approvazione sempre da parte del Mit del 2017. Nel 2018 si compie l'ultimo atto con lo sviluppo e la consegna del progetto esecutivo. E qui si arriva al punto. L'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio raggiunge con l'Unione Europea un accordo che prevede che il pagamento dell'opera avvenga con un lieve innalzamento dei pedaggi in cambio dell'allungamento della concessione ad Aspi per quattro anni. Il nuovo governo Lega-Cinque Stelle ferma l'iter e impone la revisione di tutte le grandi opere dopo una valutazione costi-benefici. Il crollo del Ponte Morandi apre una ferita che mai si rimarginerà, ma che chiama anche a una decisione sul capitale di Aspi. Il gruppo, come si diceva all'inizio, prosegue comunque il suo lavoro e presenta il "Pef", piano economico finanziario che ha proprio la Gronda come prima opera da realizzare, 4,3 miliardi di investimento su 7,6 complessivi. Il piano viene esaminato e approvato dal Governo e ora attende il sigillo del Cipe. Con il progetto definitivo i cantieri si possono aprire. E questo al di là della composizione del capitale. Ma Aspi non si ferma a ridefinire i termini dell'operazione con l'aggiornamento del piano e il flusso degli investimenti. Rispetto al costo iniziale, con i cantieri aperti nel 2019, l'investimento crescerà



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

ancora. Nel frattempo, Aspi mette in campo una nuova società di ingegneria, Tecne, che avrà anche una sede a **Genova** e che seguirà tutto l' iter realizzativo. La mission specifica della società sarà quella di svolgere tutte le attività di progettazione ingegneristica e di direzione lavori necessarie per l' attuazione della mole di investimenti del Piano Industriale (14, 5 miliardi di euro di investimenti e 7 miliardi di euro di manutenzioni al 2038). Le attività di ingegneria di infrastrutture strategiche, a cominciare proprio dalla Gronda saranno dunque coordinate da questa nuova importante realtà. In particolare, per quanto riguarda la Gronda, il ruolo di Tecne sarà sia quello di alta sorveglianza e coordinamento tecnico durante la fase di realizzazione, sia quello di effettuare il monitoraggio ambientale e aggiornare in tempo reale la banca dati del sito dell' osservatorio ambientale disponibile al pubblico e agli stakeholder. Non solo. Tecne (sedi principali Roma e Milano, altri poli operagiti a **Genova**, Firenze e Pescara) si concentrerà anche sull' aggiornamento delle valutazioni di impatto ambientale e da gennaio metterà in campo un rilevante piano di assunzioni (denominato "TecNeX", acronimo di Tecne NeXt Generation) che porterà l' organico complessivo entro il 2024 a oltre mille tra ingegneri, ricercatori e scienziati. Alla guida della società è stato chiamato come ad Stefano Susani «Il ruolo di Tecne nella realizzazione della Gronda sarà anche quello di garantire che tutti gli esiti delle analisi ambientali svolte negli anni siano adottate nella realizzazione del progetto e vengano comunicate in modo trasparente al territorio - spiega l' ad di Tecne Susani - Nel nostro metodo di lavoro, andremo anche oltre i temi ambientali, in ogni caso fondamentali, analizzando in modo più ampio il cosiddetto impatto sociale, in modo che l' opera possa avere modalità di realizzazione all' avanguardia dal punto di vista della sostenibilità lungo tutto il life- cycle della realizzazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA

La Gronda riparte dal progetto di Aspi una nuova società per seguire i lavori

di Massimo Minella Una firma, quella del ministero dei Trasporti, per chiudere la pratica e far partire i cantieri. Il 2021 sarà davvero l'anno di avvio dei lavori di realizzazione della Gronda? Se anche così fosse, ci vorrebbero dieci anni per completarla e quindi, per il taglio del nastro, si dovrebbe attendere il 2031. D'altra parte, prima o poi si dovrà pur partire, ovviamente sempre a condizione di voler realizzare l'infrastruttura. Ma una serie di segnali sembrano spingere in questa direzione, non ultime le parole del superispettore del ministero dei Trasporti, Placido Migliorino, che durante un'audizione alla Camera ha sottolineato l'importanza di una simile opera per un territorio come quello ligure, assediato dalla pressione dei mezzi pesanti diretti e provenienti dai porti liguri. Non più tardi di qualche settimana fa, inoltre, anche la ministra dei Trasporti Paola De Micheli si era soffermata sullo stesso concetto. Ma allora, se la firma che manca è quella del Mit e il Mit è d'accordo che cosa deve ancora accadere per poter dare il via all'apertura dei cantieri? continua a pagina 6



L' economia del mare

Nautica, un 2020 di resistenza stop divisioni e unico salone d' Europa

Definirlo "speciale" è più corretto. Perché questo 2020 che sta per farsi da parte è stato davvero qualcosa di fuori dall' ordinario, soprattutto sul fronte negativo. A parlare di anno "speciale", declinandolo su ogni fronte, è il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi, durante l' assemblea generale degli associati. Dopo anni di divisioni, il settore è tornato a unirsi e ora dialoga nel confronto associativo che, gioco forza, si tiene on line. Si parte dalla ritrovata unione del settore, elemento positivo, all' interno di un' emergenza sanitaria fattasi rapidamente economica e sociale. Il Covid non ha risparmiato niente e nessuno. E la nautica non ha fatto eccezione anche se Genova, all' inizio di ottobre (dall' 1 al 6), è stata l' unica città in Europa ad aver organizzato un Salone. Ora già si sta lavorando alla prossima edizione, la numero 61, che tornerà in coda all' estate, dal 16 al 21 settembre. «È stato un anno che ci ha visti prima di tutto riuniti sotto un unico cappello associativo e ci ha visti crescere con l' arrivo di tanti nuovi soci e due nuove assemblee di settore, reti di vendita e charter - commenta Cecchi, che ha ereditato la guida associativa da Carla Demaria concludendo il percorso di riunione associativa - Anche per questo abbiamo potuto affrontare più forti la crisi del momento che è forse la crisi del secolo». Il titolo dell' assemblea fa riflettere " Filiera nautica: l' unione, la forza". In effetti, già a volersi fermare qui si possono cogliere i tratti distintivi della sfida messa in campo, meglio in acqua, dagli uomini e dalle donne della nautica. Quando si parla di questo comparto, infatti, non ci si può fermare alle barche, ma bisogna allargare il tema appunto alla filiera produttiva, tanti cerchi concentrici di un indotto allargato che crea ricchezza e lavoro. « Grazie a un piano operativo e al sostegno di Regione e Comune siamo riusciti a organizzare l' unico salone europeo capace di soddisfare le norme anti Covid» aggiunge Cecchi. «A Genova - chiude il sindaco Marco Bucci - stiamo lavorando al nuovo waterfront di levante, per tutta l' area Fiera che avrà nel giro di due anni 500 posti barca in più, nuove darsene, un sistema di gestione e di sviluppo che la porterà, assieme alle aziende che sono attorno e che vorranno collocarsi in quell' area, ad essere il primo marina del Mediterraneo, anche per quello che riguarda le grandi barche da 110, 120 e 130 metri». - (mas.m.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Manzoli (Ravenna in Comune) attacca Rossi ed esprime dubbi sulla sua riconferma al vertice di AP

Redazione

Massimo Manzoli - consigliere comunale di Ravenna in Comune - esprime dubbi sulla riconferma di Daniele Rossi al vertice di **Autorità Portuale** Ravenna e si associa ai dubbi di Europa Verde in regione. Riconferma che dovrebbe avvenire in questi giorni, se non in queste ore, visto che il mandato di Rossi è scaduto il 30 novembre scorso. 'Lo scorso primo dicembre grazie ad una nostra interrogazione in Consiglio comunale la cittadinanza ha avuto conferma di quello che aveva intuito da un pezzo: i lavori per bonificare il disastro ambientale causato dall' affondamento della Berkan B non stanno per cominciare. Anzi, non si sa nemmeno se e quando avranno un inizio. Eppure il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** ne aveva annunciato più volte l' imminente partenza. Dovrebbe essere bene informato, visto che la Procura lo ha indagato proprio per quei fatti. - scrive con una punta di malizia Manzoli nella sua nota - Sono risultati infondati anche gli annunci di conclusione della sistemazione della parte a parco della Pialassa del Piombone. In questo caso i lavori sono riusciti a cominciare e vanno avanti da un decina d' anni ma Rossi sposta sempre in avanti la fine. Ad oggi siamo arrivati al 2023 (dieci

anni in più dei tempi di progetto). E sempre a Rossi spetta l' avvio del progetto Hub 2030 che, all' inizio del suo mandato da Presidente, dichiarava avrebbe visto l' arrivo delle draghe in porto per i primi del 2019. Le sue ultime dichiarazioni fanno riferimento al 2022.' Manzoli dunque attribuisce a Rossi ritardi anche sulla road map del progetto con un puntiglio che sa di ingeneroso, visto quanto è accaduto al Porto di Ravenna negli ultimi anni. Ma il consigliere di Ravenna in Comune non si ferma qui: 'Ora apprendiamo che il Gruppo Europa Verde dell' Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna ha depositato un' interrogazione per chiedere alla Giunta regionale chiarimenti sulla conferma del Dott. Daniele Rossi alla presidenza dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale. Il mandato del Presidente Rossi, nominato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con l' intesa della Regione Emilia-Romagna, è scaduto il 30 novembre 2020. 'Secondo quanto riportato dalla stampa locale - afferma Silvia Zamboni, Capogruppo Europa Verde e Vicepresidente dell' Assemblea legislativa dell' Emilia-Romagna - nel luglio 2020 la vicenda è giunta al suo epilogo accusatorio e la Procura di Ravenna avrebbe chiesto il rinvio a giudizio del presidente di **Autorità Portuale** Daniele Rossi e del segretario generale Paolo Ferrandino per inquinamento ambientale. Con l' interrogazione presentata oggi, Europa Verde chiede alla Giunta se il Ministro competente, d' intesa con la Regione, abbia già proceduto alla conferma del Dott. Daniele Rossi per un secondo mandato alla presidenza dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale e, se così fosse, come mai non si sia ritenuto opportuno sospendere l' iter della riconferma da parte del Ministero in attesa di conoscere l' esito definitivo del procedimento giudiziario in corso'. Vorremmo saperlo anche noi di Ravenna in Comune. Così come vorremmo sapere se, per procedere all' eventuale conferma, sia prevista una qualche valutazione dell' operato del Presidente e dei vertici dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale' conclude Massimo Manzoli capogruppo di Ravenna in Comune.



Porto e Berkan B. Zamboni (Europa Verde) chiede chiarezza sul rinnovo dei vertici dell'Azienda Portuale

"C'è stata o meno la conferma dei vertici dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale?" A chiederlo, in un' interrogazione, è la consigliera Silvia Zamboni (Europa Verde) che ricorda come 'il 25 settembre 2019, in merito alla vicenda legata all' affondamento del relitto della Berkan-B con fuoriuscita di idrocarburi, il giudice per le indagini preliminari avesse deciso di sospendere dall' incarico i vertici dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale, compreso il presidente, con conseguente nomina di un commissario straordinario esterno. Il 28 ottobre 2019 il tribunale del Riesame di Bologna ha annullato la sospensione ripristinando di conseguenza i vertici dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale, anche se, nelle motivazioni del provvedimento riportate dalla stampa, i giudici avrebbero sottolineato che si era in presenza di un quadro indiziario grave. Nel luglio 2020 la vicenda è giunta al suo epilogo accusatorio e sulla stampa locale è apparsa la notizia secondo cui la Procura di Ravenna avrebbe chiesto il rinvio a giudizio per inquinamento ambientale del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale e del segretario generale'. Da qui l' atto ispettivo per sapere dall' esecutivo regionale 'se corrisponda al vero la notizia, appresa da nostre fonti, della conferma del presidente rinviato a giudizio per un secondo mandato alla presidenza dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale e, se così fosse, come mai non si sia ritenuto opportuno sospendere l' iter della riconferma da parte del Ministero in attesa di conoscere l' esito definitivo del procedimento giudiziario in corso; se, per procedere all' eventuale conferma, sia prevista una valutazione dell' operato del presidente e dei vertici dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale da parte del Ministero competente o della Regione Emilia-Romagna, che sono i decisori incaricati di conferire la nomina'.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

i precedenti

Dall' Autorità portuale all' Asl: la gestione ora è di "area vasta"

Negli ultimi 20 anni istituzioni enti e centri di potere hanno perso la dimensione locale Accorpati anche Assindustria e alcuni sindacati

LUCA BARBIERI C.F.

carrara. In principio era la provincia: era sul territorio provinciale - che a sua volta corrispondeva (e tuttora corrisponde) a quello della prefettura - che erano dimensionati gli enti pubblici e le "istituzioni". Dunque, c'era, ad esempio, un'Associazione industriali di Massa Carrara, si andava al Provveditorato agli studi di Massa Carrara. Di più: c'era anche una dimensione municipale: un tribunale di Carrara (e uno di Massa), un ospedale di Carrara con relativa direzione generale (e così a Massa). Oggi siamo in Area vasta. Dall'inizio degli anni Duemila, è iniziato un processo di rimodellamento dei "confini" delle principali istituzioni centrato su un'area comprensoriale composta da più province. Un'area vasta, appunto. Così, progressivamente, l'Asl da provinciale è diventata "della Toscana del Nord", Assindustria è andata con Livorno, l'**Autorità portuale** si è trasferita alla Spezia, la gestione delle risorse idriche con Gaia è diventata comprensoriale, l'Ufficio scolastico è diventato regionale. Anche i sindacati si sono dati un'organizzazione comprensoriale e non più su base provinciale. Un processo dettato dall'esigenza di evitare eccessive parcellizzazioni, di razionalizzare e andare a una gestione unica di territori omogenei. Un processo che, però, ha penalizzato - a detta di molti - i territori più deboli. Come Carrara, che si sarebbe vista svuotata dei suoi centri decisionali e di potere: il nuovo ospedale a Massa, il Porto accorpato alla Liguria, pretura chiusa e tribunale a Massa... Un processo che sembrava dover avere il suo culmine con l'abolizione delle Province e la creazione di macro-aree: un disegno poi tramontato e forse abbandonato del tutto. E adesso tocca alla Camera di Commercio, con il progetto di accorpamento-fusione con Lucca e Pisa contro cui il "territorio" si sta battendo. Una partita tutta da giocare, mentre all'orizzonte si avvicina un'altra operazione di "area vasta". Quella della gestione del ciclo dei rifiuti da parte di Reti Ambiente Spa delle province di Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara, cioè dell'Ato (Ambito territoriale ottimale) Toscana Costa. --C.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Il porto sarà di Guerrieri

La ministra De Micheli chiede già al presidente Giani l'intesa sul nome

MAURO ZUCCHELLI

LIVORNO. Sulla scrivania del presidente della Regione, Eugenio Giani, è arrivata a metà del pomeriggio di ieri una lettera più importante delle altre: l'ha firmata la ministra Paola De Micheli e gli chiede l'intesa sulla nomina del nuovo presidente da mettere al timone di Palazzo Rosciano, l'Authority che governa il **porto** di **Livorno** in tandem con quello di Piombino (e la rete degli scali dell'Arcipelago). Nessuna sorpresa: il nome è quello di Luciano Guerrieri. Piombinese, 62 anni compiuti a luglio, ha alle spalle una lunghissima carriera. Prima negli enti locali: sindaco di Piombino dal '95 per quasi un decennio, nel 2004 passa in Provincia come assessore e per undici mesi si occupa di ambiente. Poi nei porti: alla guida dello scalo di Piombino come presidente e poi come commissario straordinario per poco meno di dodici anni; poi al vertice della **Porto** 2000, nella fase di traghettamento verso la privatizzazione (ed è in questa fase che firmerà il ricorso al Tar contro l'Authority per la spinosa storia della concessione della Sponda Ovest). Già in passato era andato a un passo dall'ufficio al primo piano sugli scali Rosciano: nel 2015 era stato indicato dalla Camera di Commercio e dal Comune di Capraia, secondo la "liturgia" di nomina che prima della "riforma della riforma" prevedeva una rosa di designazioni da parte delle istituzioni locali. Nell'indicazione da parte di Capraia c'era anche una novità politica: il sindaco Gaetano Guarente, mai stato tenero con la sinistra egemone al governo dalle nostre parti, aveva espresso per lui pubblico apprezzamento praticamente in tandem con l'ex ministro Altero Matteoli, che di Guerrieri si era detto avversario politico e al tempo stesso estimatore del pragmatismo amministrativo. Beninteso, questa non è la nomina: ma è pur vero che la strada sembra del tutto in discesa. A questo punto serve l'ok da parte della Regione Toscana. Il Tirreno aveva riferito che, di fronte ai forti mugugni del Pd livornese per essersi trovato senza nessun assessore, si racconta che Giani avesse assicurato ai dem locali che avrebbero avuto un ruolo decisivo nella scelta del presidente dell'Authority: non è un segreto che una parte significativa del Pd labronico ha spinto per Guerrieri fin dall'inizio. A intesa raggiunta (e, ripetiamo, non dovrebbero esserci inciampi), la pratica passa nelle mani delle commissioni trasporti di Camera e Senato che ascoltano il designato: Guerrieri troverà in commissione il parlamentare dem livornese Andrea Romano. Poi l'iter prevede il decreto di nomina. Resta il fatto che l'incarico tanto di Stefano Corsini che di Massimo Provinciali non termina domattina e nemmeno dopodomani: Corsini scade a metà marzo, Provinciali più tardi. Come mai la ministra ha anticipato di tre mesi i tempi? Nel ventaglio delle ipotesi figura, ad esempio, la volontà della ministra di decidere chi governerà i porti di **Livorno** e di Piombino fin da ora, qualsiasi cosa accada alle sorti del governo (a cominciare da un eventuale rimpasto che la riguardi). Non solo: è da capire se questo possa valere come pressing su Corsini e Provinciali, dirigente del pool tecnico di Palazzo Chigi l'uno e del ministro delle infrastrutture l'altro. La ministra ha messo sulla rampa di lancio il pacchetto delle nomine - una dozzina, l'una dietro l'altra nel giro di appena quattro mesi - che cambieranno lo stato maggiore della portualità made in Italy e l'iter si susseguirà di **porto** in **porto** a tambur battente. A maggior ragione nel **porto** di **Livorno** dove alla fin fine il pressing della premiata ditta Corsini & Provinciali (e dei vari altri soggetti istituzionali) ha portato a casa proprio dalla ministra De





Il Tirreno

Livorno

Guerrieri, che ha già costruito l' espansione del nuovo porto di Piombino, dovrà partire da qui. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno
Livorno

la gara partita nel 2015

Bacini di carenaggio, dal comitato di gestione il via libera a Azimut

LIVORNO. Alla fine l' iter per l' assegnazione dei bacini è arrivato in dirittura d' arrivo: l' ultima seduta del comitato di gestione dell' Authority nel corso di quest' anno triturato dalla pandemia mette sul tavolo l' ok (all' unanimità) al rilascio a Azimut Benetti della concessione per gestire i bacini di carenaggio. Parere favorevole per un provvedimento che affida alla società dei megayacht per dieci anni «un compendio di oltre 92 mila metri quadrati per svolgere attività di costruzione, allestimento e riparazione di navi da diporto e riparazione di navi passeggeri o mercantili», come viene annunciato da Palazzo Rosciano. È la stessa Authority ad ammettere che ci sono voluti più di cinque anni per «un lungo e travagliato percorso burocratico» interrotto poco dopo la pubblicazione della gara a causa del gravissimo infortunio sul lavoro costato la vita a un operaio (e seri danni a uno dei bacini): sono stati necessari «tre anni per demolire la nave e far sgombrare il bacino galleggiante danneggiato». Dal comitato di gestione è arrivato il sì anche alla concessione alla Stu Società Porta a Mare riguardo alla trasformazione di Porto Mediceo e Darsena Nuova in approdi turistici. L' iter è partito nella primavera di 4 anni fa ma la scelta urbanistica del porto turistico all' interno del Mediceo risale al '97. --



Ansa

Livorno

Porti: Livorno; via libera concessioni bacini di carenaggio

Ok anche per realizzazione nuovo approdo turistico

(ANSA) - LIVORNO, 16 DIC - Storico via libera oggi alle concessioni per la gestione dei bacini di carenaggio e per la realizzazione del nuovo approdo turistico nel porto mediceo di Livorno da parte del comitato di gestione dell'Autorità di **sistema portuale** del **mar Tirreno Settentrionale**. Con le delibere di oggi, spiegano dall' Authority livornese, il comitato ha espresso, all'unanimità, parere favorevole al rilascio della concessione a favore di Azimut Benetti, che potrà operare, per dieci anni, su un compendio di oltre 92 mila metri quadrati per svolgere attività di costruzione, allestimento e riparazione di navi da diporto e riparazione di navi passeggeri o mercantili. Si conclude così un lungo e travagliato percorso burocratico che ha avuto inizio nel lontano 2015 con la pubblicazione della gara e che si è interrotto poco dopo a causa dell'incidente incorso alla nave Urania, che aveva provocato la morte di una persona e seri danni a uno dei bacini messi a gara. (ANSA).



Informare

Livorno

Approvato il piano dell' organico dei porti di Livorno e Piombino

Parere favorevole alle concessione alla Azimut Benettir e alla Stu Porta Mare. Oggi il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato il Piano Organico Porti, il documento strategico, di validità triennale e aggiornato annualmente, di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi nei porti di **Livorno** e Piombino. Il documento, sulla base delle imprese intervistate nel solo **porto** di **Livorno**, specifica che l' organico dichiarato alla data del 31 agosto 2020 era pari a 1.644 addetti totali, di cui 745 impiegati in società terminaliste, 332 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali, 298 in imprese autorizzate allo svolgimento dei soli servizi portuali, 75 in imprese autorizzate allo svolgimento delle sole operazioni portuali, 68 impiegati presso l' agenzia di lavoro portuale. Dei 1.644 addetti, 1.390 hanno mansioni operative (84,5%), mentre 254 risultano essere addetti dei reparti amministrativi (15,5%). L' organico complessivo dichiarato dalle imprese operanti nel **porto** di Piombino, rilevato sempre al 31 agosto scorso, risulta invece essere pari a 279 addetti totali, di cui, 248 impiegati in società terminaliste, 28 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali. Dei 278 addetti, 265 hanno mansioni operative, mentre solo 14 risultano essere impiegati in reparti amministrativi. Nello scalo labronico il confronto nel triennio 2018-2020 tra l' andamento registrato dagli addetti operativi e i traffici portuali (al netto delle rinfuse liquide) mostra come il decremento dell' organico portuale, determinato quest' anno dagli effetti negativi della pandemia, sia stato nettamente inferiore rispetto alla contrazione registrata per i volumi di traffico: -3,4% contro il -13,45% per le tonnellate. Nel **porto** di Piombino il confronto tra l' andamento registrato dagli addetti operativi del **porto** con i traffici portuali (al netto delle rinfuse liquide) nel periodo gennaio-agosto del 2020-2019 evidenzia un calo dell' organico portuale del -10,8%, mentre per i traffici portuali la contrazione è stata più che doppia, pari al -31,2%. Nella riunione odierna il Comitato di gestione ha dato anche il via libera alle concessioni per la gestione dei bacini di carenaggio del **porto** di **Livorno** e per la realizzazione del nuovo approdo turistico nel **Porto** Mediceo. In particolare, è stato espresso all' unanimità parere favorevole al rilascio della concessione a favore di Azimut Benetti, che potrà operare per dieci anni su un compendio di oltre 92mila metri quadrati per svolgere attività di costruzione, allestimento e riparazione di navi da diporto e riparazione di navi passeggeri o mercantili. Inoltre è stato deliberato il rilascio della concessione in favore della STU Società Porta a Mare Spa per attuare gli interventi di trasformazione in approdi turistici del **Porto** Mediceo e della Darsena Nuova.



Bacini in concessione ad Azimut Benetti

Redazione

LIVORNO Via libera alla concessione per la gestione dei Bacini di carenaggio a favore di Azimut Benetti ed alla realizzazione del nuovo Approdo Turistico nel Porto Mediceo. Queste, in sintesi, le decisioni più importanti prese nell'ultima seduta dell'anno dal Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Con le delibere di oggi, infatti, il Comitato ha espresso, all'unanimità, parere favorevole al rilascio della concessione a favore di Azimut Benetti, che potrà operare, per dieci anni, su un compendio di oltre 92 mila metri quadrati per svolgere attività di costruzione, allestimento e riparazione di navi da diporto e riparazione di navi passeggeri o mercantili. Si conclude così un lungo e travagliato percorso burocratico che ha avuto inizio nel lontano 2015 con la pubblicazione della gara e che si è interrotto poco dopo a causa dell'incidente incorso alla nave Urania (nella foto), che aveva provocato la morte di una persona e seri danni ad uno dei bacini messi a gara. Ci sono voluti tre anni per demolire la nave e far sgombrare il bacino galleggiante danneggiato. La gara si è conclusa a Novembre del 2020 con l'aggiudicazione della gara ad Azimut Benetti. Il

Comitato ha inoltre dato il via libera al rilascio della concessione in favore della STU Società Porta a Mare Spa per attuare gli interventi di trasformazione in approdi turistici del Porto Mediceo e della Darsena Nuova. Anche in questo caso, l'iter parte da Marzo 2016, con il via libera formale da parte del Comitato Portuale alla individuazione nella Società di Trasformazione Urbana quale soggetto cui rilasciare la concessione demaniale di 116 mila metri quadri per portare avanti il progetto di trasformazione del Porto Mediceo (e della Darsena Nuova), presentato per la prima volta nel 1997, a seguito dell'approvazione in Regione del Piano Strutturale del Comune di Livorno, e ratificato dieci anni dopo con la sottoscrizione di un accordo di programma presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la quale l'Autorità Portuale si assunse il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per garantire il dettaglio delle previsioni del Piano Strutturale, avviando la redazione di una variante del Piano regolatore Portuale e facendola approvare a dicembre del 2010. Il Piano Organico del Porto Quello sui bacini di carenaggio e sulla concessione a STU Porta a Mare non sono le sole importate decisioni prese stamani dall'Organo di indirizzo dell'**AdSP**, che ha infatti dato l'ok all'adozione del Piano Organico Porti, il documento strategico, di validità triennale e aggiornato annualmente, di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto. Sulla base delle imprese intervistate nel solo porto di Livorno emerge un organico dichiarato alla data del 31 Agosto 2020 pari a 1644 addetti totali, di cui 745 impiegati in società terminaliste, 332 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali, 298 in imprese autorizzate allo svolgimento dei soli servizi portuali, 75 in imprese autorizzate allo svolgimento delle sole operazioni portuali, 68 impiegati presso l'agenzia di lavoro portuale. Dei 1644 addetti, 1390 hanno mansioni operative (84,5%), mentre 254 risultano essere addetti dei reparti amministrativi (15,5%). L'organico complessivo dichiarato dalle imprese operanti in Piombino, rilevato alla data del 31 Agosto 2020, risulta invece essere pari a 279 addetti totali, di cui, n. 248 impiegati in società terminaliste, n. 28 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali. Dei 278 addetti 265 hanno mansioni operative, mentre solo 14 risultano essere impiegati in reparti amministrativi. Nello scalo labronico il confronto nel triennio 2018-2020 tra l'andamento registrato dagli addetti



operativi e i traffici portuali (al netto delle rinfuse liquide) mostra come il decremento dell'organico portuale, determinato quest'anno dagli effetti negativi della pandemia, sia stato nettamente inferiore rispetto alla contrazione registrata per i volumi di traffico: 3,4% contro il -13,45% per le tonnellate. Nel



Messaggero Marittimo

Livorno

porto di Piombino il confronto tra l'andamento registrato dagli addetti operativi del porto con i traffici portuali (al netto delle rinfuse liquide) nel periodo Gennaio-Agosto del 2020-2019 evidenzia un calo dell'organico portuale del 10,8%, mentre per i traffici portuali la contrazione è stata più che doppia, pari al -31,2%. Regolamento unico art 16, 17 e 18 Durante la riunione il Comitato è stato altresì consultato sul nuovo Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, per l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali, nonché per la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale. La ratio sottesa alla emanazione del Regolamento è quella di conferire carattere sistematico alle previgenti e frammentate discipline in ordine alle attività autorizzatorie e concessorie dell'Ente, prima divise in ben cinque regolamenti applicativi tra il porto di Livorno e quello di Piombino. Accosti pubblici Infine, è stato espresso parere favorevole all'adozione delle nuove modalità applicative di addebito del canone giornaliero di utilizzo degli accosti pubblici 15 C e 15D della Calata Lucca del porto di Livorno, rimodulato in funzione dell'effettivo uso delle banchine.

Livorno presenta il Piano Promozione 2021

Durante un webinar con operatori, Assoporti, Invitalia ed ICE

Redazione

LIVORNO L'AdSp ha presentato agli operatori il Piano Promozione per il 2021, basato principalmente su iniziative internazionali (prevalentemente on line); attività di promozione e di integrazione tra i porti e le città portuali e un maggiore coinvolgimento degli stakeholder. Gli elementi essenziali del Piano Promozione e Relazioni Esterne per il 2021, sono stati illustrati oggi pomeriggio dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale in un webinar al quale sono stati invitati a partecipare operatori di settore e rappresentanti istituzionali, tra cui Assoporti e Invitalia ed ICE. Il Piano_Promozione_e_Relazioni_Esterne_2021 prende le mosse dalla situazione di crisi emergenziale che sta vivendo il settore a causa della diffusione della Pandemia. L'emergenza sanitaria emersa nel 2020 ha travolto la portualità, inducendo la necessità un ripensamento anche delle attività promozionali incardinate sulle Autorità di Sistema Portuale italiane. All'interno di un generale macro-obiettivo di promozione del ruolo e dell'immagine del Sistema portuale, il rilancio del rapporto porto/città rappresenta uno degli obiettivi prioritari dell'Ente. La prosecuzione del progetto didattico Porto Aperto, giunto nell'anno scolastico 2020-2021 alla quattordicesima edizione; La progettazione e realizzazione di un nuovo Port Center a Piombino e della rete dei Port Center dell'Alto Tirreno; la manutenzione ordinaria delle imbarcazioni storiche di proprietà di AdSp e degli spazi in cui sono esposte; la valorizzazione del patrimonio storico-architettonico dei porti del Sistema in sinergia con le amministrazioni comunali e con i Tavoli per l'Accoglienza Turistica sono soltanto alcune delle attività programmate dall'AdSp. Il Piano di Promozione avrà inoltre come punto focale l'implementazione delle relazioni con le associazioni istituzionali internazionali. L'AdSP MTS punterà a rafforzare la propria presenza presso i primari soggetti istituzionali esteri come ESPO (European Sea Ports Organization); AIVP (Association International Villes et Ports); MedCruise (The Association of Mediterranean Cruise Ports) e IAPH (International Association Ports and Harbours). Con riferimento alla promozione pura le fiere (nazionali ed internazionali) rappresenteranno anche per il 2021 un'occasione utile per promuovere la conoscenza dei porti, essendo importanti momenti di incontro e confronto fra il mercato della domanda e dell'offerta. Tale attività fieristica che verosimilmente anche per il 2021 vedrà una commistione di eventi online e in presenza, con una prevalenza dei primi sarà focalizzata sulla promozione delle filiere prioritarie identificate nel Piano Operativo Triennale e incentrate sullo sviluppo di traffici ritenuti prevalenti per il Sistema (Break Bulk, Auto Nuove, Agroalimentare, Ro-Ro, Contenitori, Oil&Gas-Chemicals) e delle opportunità legate all'economia blue e circular. Da alcuni anni ormai, la programmazione dell'attività fieristica si inserisce appieno nel programma promozionale proposto da Assoporti, che ha siglato un accordo proprio con ICE e UIR per presentare il Sistema Italia nel panorama logistico internazionale, oltre che intese con Invitalia e ENIT.



Port News

Livorno

Fronte del porto

di Redazione Port News

Quasi 2000 addetti, di cui 1644 a **Livorno** e 279 a Piombino. La forza lavoro del Sistema portuale dell' Alto Tirreno è stata fotografata dal Piano Organico **Porto** adottato dal Comitato di Gestione dell' Ente. Nel solo scalo labronico, dove sono stati campionati 30 operatori sui 34 complessivi, risultano 745 impiegati in società terminaliste, 332 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali, 298 in imprese autorizzate allo svolgimento dei soli servizi portuali, 75 in imprese autorizzate allo svolgimento delle sole operazioni portuali, 68 impiegati presso l' agenzia di lavoro portuale. Dei 1644 addetti, 1390 hanno mansioni operative (84,5%), mentre 254 risultano essere impiegati nei reparti amministrativi (15,5%). Nel triennio 2018-2020, la composizione degli addetti operativi (al netto degli impiegati nei depositi costieri) risulta nel complesso aver mantenuto i livelli dell' anno 2018, nonostante il periodo di crisi economica attualmente in essere. L' organico complessivo dichiarato dalle imprese operanti in Piombino, rilevato alla data del 31 agosto 2020, risulta invece essere pari a 279 addetti totali, di cui 248 impiegati in società terminaliste, 28 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali. Dei 279 addetti 265 hanno mansioni operative, mentre solo 14 risultano essere impiegati in reparti amministrativi. A differenza di quanto avvenuto nel **porto** di **Livorno**, la variazione della composizione degli addetti operativi appare stabile tra il 2018 e 2019 ma ha subito un forte decremento nel corso del 2020, pari a 32 unità. Confronto tra addetti operativi e traffici Nello scalo labronico il confronto nel triennio 2018-2020 tra l' andamento registrato dagli addetti operativi e i traffici portuali (al netto delle rinfuse liquide) mostra come il decremento dell' organico portuale, determinato quest' anno dagli effetti negativi della pandemia, sia stato comunque nettamente inferiore rispetto alla contrazione registrata per i volumi di traffico: la contrazione degli addetti, pari al 3,39% nel periodo gennaio-settembre 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019, va infatti raffrontata a una diminuzione dei traffici pari al 13,3%. Nel **porto** di Piombino il confronto tra l' andamento registrato dagli addetti operativi del **porto** con i traffici portuali (al netto delle rinfuse liquide) nel periodo gennaio-agosto del 2020-2019 evidenzia un calo dell' organico portuale del 10,8%, mentre per i traffici portuali la contrazione è stata più che doppia, pari al -31,2%. Ammortizzatori sociali Nel report è inoltre analizzato il numero delle imprese che quest' anno sono state costrette a far ricorso agli ammortizzatori sociali. Solo 7 imprese non hanno fatto ricorso a alcuna misura di sostegno al reddito, mentre 15 hanno fatto ricorso alla CIG, una al Fondo di Integrazione Salariale (FIS) e un' altra ai contratti di solidarietà, mentre 4 di esse non hanno fornito nessuna risposta. Del totale delle imprese che hanno risposto all' indagine è emerso che il totale delle persone coinvolte ammonta ad un totale di 985 unità. Oer il **porto** di **Livorno** ciò equivale a circa il 75% degli addetti tenuto conto che 4 imprese non hanno fornito una risposta. Nel **Porto** di Piombino, delle 7 imprese autorizzate al momento dell' indagine, 4 di esse hanno fatto ricorso allo strumento della cassa integrazione e una di esse al Fondo integrazione salariale. Due di esse non hanno fornito alcuna indicazioni in merito. Il numero dei lavoratori coinvolti ammonta a 165 unità. Secondo il report, "l' emergenza sanitaria ha messo in luce la fragilità di un assetto dell' organizzazione del lavoro che negli ultimi anni aveva privilegiato, soprattutto per alcune categorie merceologiche, l' appalto di segmenti di ciclo delle operazioni

Focus Interventi Interviste News Video Osservatorio Europeo

Mediterraneo

Twitter LinkedIn Instagram

Facebook

YouTube

RSS

Sitemap

Privacy Policy

Termini e Condizioni

Contatti

Feedback

Chi siamo

Mappa

Archivio

Cerca

Tutti i diritti sono riservati.

portuali, incentivando le imprese appaltatrici ad operare assunzioni, anche a tempo determinato, che hanno poi reso necessario un massiccio ricorso alla cassa integrazione o al mancato rinnovo dei contratti". Scarica il Piano Organico Porto.



«Piano industriale Tempo scaduto a gennaio scorso»

Il sindaco Ferrari «Sono state presentate solo delle intenzioni Serve chiarezza»

PIOMBINO «Il termine per studiare il piano industriale Jsw è scaduto a gennaio 2020 - afferma il sindaco Francesco Ferrari - non è stato mai disposto nessun piano, solo intenzioni». «Noi abbiamo un piano strutturale da adottare e vogliamo ridurre le aree industriali. Serve chiarezza e il primo a farla deve essere il governo». Questione finanziamenti Recovery Fund e quelli regionali. «Dobbiamo essere bravi ad intercettarli. Le idee le abbiamo. Ci auguriamo che ci sia la condivisione del nostro percorso da parte della Regione e del Governo. Questi fondi devono aiutare un territorio». Sulla diversificazione. «Occupazione e diversificazione sono concetti che si legano. Sulla diversificazione ci dobbiamo domandare chi deve farla. Ho espresso perplessità sulla sottoscrizione dal parte di Jsw di accordi, solo mediatici con altre aziende, sulla diversificazione. Ben venga certo, ma riteniamo che l' imprenditore la debba fare, ma nei terreni di sua proprietà. È un auspicio. Esternerei perplessità qualora intendesse far diversificazione negli spazi demaniali in concessione. Riteniamo che lasciare quelle aree alla discrezionalità di Jsw sia un rischio, vorremmo che venissero invece gestite dall' **Autorità di sistema portuale** e le mettesse a bando. Noi pensiamo infatti all' arretramento dell' industria e al ridimensionamento delle aree industriali». Arretramento per creare spazi appetibili per nuovi imprenditori. I fondi ci sono, vanno intercettati. È un' occasione unica. Alla voce diversificazione poi noi abbiamo la parola turismo, quindi l' acciaio si deve legarsi con tutto il resto».

24

PIOMBINO

Acciaierie, Stato e Jsw: resa dei conti

Partecipata (ex) azienda organizzata dai sindacati con le intenzioni. Tanti dubbi sul futuro della fabbrica



PIOMBINO
La partecipazione di Piombino, il comune di 12.500 abitanti, è stata messa in discussione. L'azienda, che ha fatto da anni da polo industriale della zona, è stata messa in discussione. L'azienda, che ha fatto da anni da polo industriale della zona, è stata messa in discussione. L'azienda, che ha fatto da anni da polo industriale della zona, è stata messa in discussione.

La domanda di La Mamma

Il presidente della Mamma, il sindaco di Piombino, ha chiesto che la fabbrica sia messa in discussione. L'azienda, che ha fatto da anni da polo industriale della zona, è stata messa in discussione. L'azienda, che ha fatto da anni da polo industriale della zona, è stata messa in discussione.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, prime spine per Pino Musolino: bilancio bocciato dal comitato di gestione

IL CASO Inizia oggi a Molo Vespucci l'era Musolino. Pino Musolino, il nuovo presidente dell' **Autorità di sistema portuale** si insedia infatti questa mattina e da quanto dicono i ben informati si rimbotcherà subito le maniche. Per l'ex presidente di Venezia infatti il lavoro non sarà in discesa e dovrà vedersela con un bilancio dell'ente tutt'altro che roseo. Il documento di previsione del 2021 non è passato al vaglio del Comitato di Gestione. Dopo l'astensione del Partenariato, martedì sera anche il Comitato ha votato contro il Bilancio presentato dal presidente uscente (ieri al suo ultimo giorno in Authority) Francesco Maria di Majo. Una bocciatura che era già nell'aria dopo la mancata approvazione del documento da parte del Collegio dei Revisori dei Conti. «Il Bilancio di previsione non ha ottenuto il consensus dell'Organismo di Partenariato e l'approvazione del Comitato di Gestione. Determinante, - si legge infatti in una nota del presidente uscente di Majo - sono state le argomentazioni del Collegio dei Revisori che, pur convenendo con le valutazioni dell'AdSP volte a ritenere che lo squilibrio rilevato sia essenzialmente da ricondurre alle ricadute finanziarie connesse all'emergenza sanitaria da Covid-19 e ai tempi occorrenti per l'adozione dei provvedimenti di ristoro da parte del Mit, ha comunque confermato il diniego allo svincolo delle somme accantonate per contenziosi, grazie alle quali si sarebbe potuto raggiungere l'equilibrio di bilancio. Eravamo consapevoli del fatto che questo bilancio presentasse delle criticità legate alla situazione emergenziale che ha colpito più di tutti il porto di Civitavecchia». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mancata approvazione del Bilancio 2021 dell' ASP del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Non accolta la proposta di parziale svincolo delle somme accantonate per i contenziosi per compensare lo squilibrio derivante dall' emergenza sanitaria

(Civitavecchia, 16 dicembre 2020) - Mancata approvazione del Bilancio 2021 dell' ASP del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Non accolta la proposta di parziale svincolo delle somme accantonate per i contenziosi per compensare lo squilibrio derivante dall' emergenza sanitaria Civitavecchia, 16 dicembre 2020 - Il Bilancio di Previsione per il 2021 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale non ha ottenuto il consensus dell' Organismo di Partenariato e l' approvazione del Comitato di Gestione. Determinante, al riguardo, sono state le argomentazioni del Collegio dei Revisori dei Conti che, pur convenendo con le valutazioni dell' AdSP volte a ritenere che lo squilibrio rilevato sia essenzialmente da ricondurre alle ricadute finanziarie connesse all' emergenza sanitaria da Covid-19 e ai tempi occorrenti per l' adozione dei provvedimenti di ristoro da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art.199 del decreto rilancio), ha comunque confermato il diniego (stante la mole e la potenziale onerosità dei contenziosi in essere) allo svincolo delle somme accantonate per contenziosi, grazie alle quali si sarebbe potuto raggiungere l' equilibrio di bilancio. Di conseguenza il

Collegio ha ritenuto che non ricorressero i presupposti per proporre al Comitato di Gestione l' approvazione del Bilancio previsionale 2021 anche se il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prendendo atto degli sforzi dell' ente in ordine alle misure adottate per contenere le spese e aumentare le entrate, aveva invitato lo stesso Collegio a valutare la possibilità di riesaminare la richiesta di svincolo parziale del fondo contenziosi. "Ringrazio tutti coloro che, nelle ultime settimane, hanno lavorato assiduamente alla redazione del bilancio di previsione, in particolare il dottor Lucio Pavone e la dottoressa Angela Andriani, cercando in tutti i modi di raggiungere l' auspicato equilibrio di bilancio, intervenendo anche sul parziale svincolo delle risorse vincolate nel fondo contenziosi e presentando, in occasione del Comitato di Gestione, il Piano di riassorbimento del disavanzo. Ringrazio altresì Massimo Soriani per la disponibilità e l' impegno profuso in questi mesi nella veste di Segretario Generale facente funzioni", dichiara il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo nell' ultimo giorno del suo mandato. "Eravamo consapevoli del fatto che questo bilancio presentasse delle criticità legate alla situazione emergenziale che ha colpito più di tutti il porto di Civitavecchia soprattutto per la totale chiusura del traffico crocieristico e, in parte, di quello passeggeri. Proprio però la situazione emergenziale, unita allo sforzo che il MIT ha fatto per creare un fondo a compensazione di quelle AdSP come Civitavecchia che hanno subito le maggiori riduzioni delle entrate, ci ha indotto comunque a proporre alcune azioni importanti sul bilancio, segnatamente un parziale svincolo del fondo contenziosi (annunciata già nel corso del mese di novembre e illustrata e condivisa nella riunione dell' organismo di partenariato del 18 novembre u.s.); svincolo che fino ad oggi, in ragione di un approccio prudentiale, questa amministrazione non aveva mai compiuto. Anzi, nel corso degli ultimi quattro anni, l' ente ha progressivamente accantonato quasi tutto l' avanzo di amministrazione (che ha raggiunto la somma di circa 52 milioni di euro) proprio per il fondo contenziosi (circa 46 milioni di Euro). Al riguardo, peraltro, l' esito della recente sentenza del Tribunale di Roma sull' azione promossa dalla società Fincosit, che ha praticamente azzerato la pretesa risarcitoria di quest' ultima società, fa ben sperare e apre a scenari più ottimistici per il futuro. E' evidente comunque che di fronte all' alea dei contenziosi che pesa ancora sul bilancio dell' ente per una



somma ingente pari a circa 300 milioni di Euro (sebbene si sia ridotto l' ammontare complessivo a seguito della citata recente sentenza del Tribunale), uno svincolo, seppur minimo, del fondo contenziosi richiedeva una generale condivisione da parte dell' Organismo e dei membri del Comitato in relazione





ASP Mar Tirreno Centro Settentrionale: mancata approvazione Bilancio 2021

(FERPRESS) Civitavecchia, 16 dicembre 2020 Il Bilancio di Previsione per il 2021 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale non ha ottenuto il consensus dell'Organismo di Partenariato e l'approvazione del Comitato di Gestione. Determinante, al riguardo, sono state le argomentazioni del Collegio dei Revisori dei Conti che, pur convenendo con le valutazioni dell'AdSP volte a ritenere che lo squilibrio rilevato sia essenzialmente da ricondurre alle ricadute finanziarie connesse all'emergenza sanitaria da Covid-19 e ai tempi occorrenti per l'adozione dei provvedimenti di ristoro da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art.199 del decreto rilancio), ha comunque confermato il diniego (stante la mole e la potenziale onerosità dei contenziosi in essere) allo svincolo delle somme accantonate per contenziosi, grazie alle quali si sarebbe potuto raggiungere l'equilibrio di bilancio. Di conseguenza il Collegio ha ritenuto che non ricorressero i presupposti per proporre al Comitato di Gestione l'approvazione del Bilancio previsionale 2021 anche se il Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti, prendendo atto degli sforzi dell'ente in ordine alle misure adottate per contenere le spese e aumentare le entrate, aveva invitato lo stesso Collegio a valutare la possibilità di riesaminare la richiesta di svincolo parziale del fondo contenziosi. Ringrazio tutti coloro che, nelle ultime settimane, hanno lavorato assiduamente alla redazione del bilancio di previsione, in particolare il dottor Lucio Pavone e la dottoressa Angela Andriani, cercando in tutti i modi di raggiungere l'auspicato equilibrio di bilancio, intervenendo anche sul parziale svincolo delle risorse vincolate nel fondo contenziosi e presentando, in occasione del Comitato di Gestione, il Piano di riassorbimento del disavanzo. Ringrazio altresì Massimo Soriani per la disponibilità e l'impegno profuso in questi mesi nella veste di Segretario Generale facente funzioni, dichiara il Presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo nell'ultimo giorno del suo mandato. Eravamo consapevoli del fatto che questo bilancio presentasse delle criticità legate alla situazione emergenziale che ha colpito più di tutti il porto di Civitavecchia soprattutto per la totale chiusura del traffico crocieristico e, in parte, di quello passeggeri. Proprio però la situazione emergenziale, unita allo sforzo che il MIT ha fatto per creare un fondo a compensazione di quelle AdSP come Civitavecchia che hanno subito le maggiori riduzioni delle entrate, ci ha indotto comunque a proporre alcune azioni importanti sul bilancio, segnatamente un parziale svincolo del fondo contenziosi (annunciata già nel corso del mese di novembre e illustrata e condivisa nella riunione dell'organismo di partenariato del 18 novembre u.s.); svincolo che fino ad oggi, in ragione di un approccio prudentiale, questa amministrazione non aveva mai compiuto. Anzi, nel corso degli ultimi quattro anni, l'ente ha progressivamente accantonato quasi tutto l'avanzo di amministrazione (che ha raggiunto la somma di circa 52 milioni di euro) proprio per il fondo contenziosi (circa 46 milioni di Euro). Al riguardo, peraltro, l'esito della recente sentenza del Tribunale di Roma sull'azione promossa dalla società Fincosit, che ha praticamente azzerato la pretesa risarcitoria di quest'ultima società, fa ben sperare e apre a scenari più ottimistici per il futuro. E' evidente comunque che di fronte all'alea dei contenziosi che pesa ancora sul bilancio dell'ente per una somma ingente pari a circa 300 milioni di Euro (sebbene si sia ridotto l'ammontare complessivo a seguito della citata recente sentenza del Tribunale), uno svincolo, seppur minimo, del fondo contenziosi richiedeva una generale condivisione da parte dell'Organismo e dei membri del Comitato in relazione alla straordinarietà e drammaticità, sotto tutti i profili, del momento storico che stiamo vivendo. Auspico pertanto conclude di Majo che le risorse del fondo di cui all'art.199 del decreto rilancio



possano essere al più presto assegnate



FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

a questa AdSP che più di tutte ha subito pregiudizi dal crollo del settore crocieristico e in parte dei passeggeri, in modo da consentire di raggiungere l'auspicato equilibrio di bilancio. A chiusura delle sessioni dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione dell'ente il Presidente di Majo, dopo aver salutato tutti i membri dell'organismo e del collegio e ringraziato per la proficua collaborazione degli ultimi anni, ha acquisito l'unanime via libera dei due organi all'intitolazione della sala Conferenze dell'AdSP all'ex Presidente dell'ex **Autorità Portuale** Francesco Nerli, scomparso due settimane fa.

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' Organismo di partenariato dell' AdSP del Tirreno Centro Settentrionale ha bocciato il bilancio di previsione 2021

Di Majo: auspicio che le risorse del fondo di cui all' art.199 del Decreto Rilancio possano essere al più presto assegnate all' ente L' Organismo di partenariato della risorsa mare dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha bocciato il bilancio di previsione per il 2021 dell' ente, mancata approvazione - ha specificato l' AdSP - per la quale sono state determinanti le argomentazioni del Collegio dei revisori dei conti che - ha precisato l' ente - «pur convenendo con le valutazioni dell' AdSP volte a ritenere che lo squilibrio rilevato sia essenzialmente da ricondurre alle ricadute finanziarie connesse all' emergenza sanitaria da Covid-19 e ai tempi occorrenti per l' adozione dei provvedimenti di ristoro da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art.199 del Decreto Rilancio), ha comunque confermato il diniego (stante la mole e la potenziale onerosità dei contenziosi in essere) allo svincolo delle somme accantonate per contenziosi, grazie alle quali si sarebbe potuto raggiungere l' equilibrio di bilancio. Di conseguenza il Collegio ha ritenuto che non ricorressero i presupposti per proporre al Comitato di gestione l' approvazione del bilancio previsionale 2021 anche se il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prendendo atto degli sforzi dell' ente in ordine alle misure adottate per contenere le spese e aumentare le entrate, aveva invitato lo stesso Collegio a valutare la possibilità di rivedere la richiesta di svincolo parziale del fondo contenziosi».

Ringraziando coloro che hanno lavorato alla redazione del bilancio di previsione, il presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo, che è giunto oggi all' ultimo giorno del suo mandato, ha chiarito che lui e i redattori del documento erano «consapevoli del fatto che questo bilancio presentasse delle criticità legate alla situazione emergenziale che ha colpito più di tutti il porto di Civitavecchia soprattutto per la totale chiusura del traffico crocieristico e, in parte, di quello passeggeri. Proprio però la situazione emergenziale, unita allo sforzo che il MIT ha fatto per creare un fondo a compensazione di quelle AdSP come Civitavecchia che hanno subito le maggiori riduzioni delle entrate - ha puntualizzato di Majo - ci ha indotto comunque a proporre alcune azioni importanti sul bilancio, segnatamente un parziale svincolo del fondo contenziosi (annunciata già nel corso del mese di novembre e illustrata e condivisa nella riunione dell' Organismo di partenariato del 18 novembre scorso), svincolo che fino ad oggi, in ragione di un approccio prudentiale, questa amministrazione non aveva mai compiuto. Anzi, nel corso degli ultimi quattro anni, l' ente ha progressivamente accantonato quasi tutto l' avanzo di amministrazione (che ha raggiunto la somma di circa 52 milioni di euro) proprio per il fondo contenziosi (circa 46 milioni di euro). Al riguardo, peraltro, l' esito della recente sentenza del tribunale di Roma sull' azione promossa dalla società Fincosit, che - ha ricordato il presidente dell' AdSP - ha praticamente azzerato la pretesa risarcitoria di quest' ultima società, fa ben sperare e apre a scenari più ottimistici per il futuro». «È evidente comunque - ha proseguito di Majo - che di fronte all' alea dei contenziosi che pesa ancora sul bilancio dell' ente per una somma ingente pari a circa 300 milioni di euro (sebbene si sia ridotto l' ammontare complessivo a seguito della citata recente sentenza del tribunale), uno svincolo, seppur minimo, del fondo contenziosi richiedeva una generale condivisione da parte dell' Organismo e dei membri del Comitato in relazione alla straordinarietà e drammaticità, sotto tutti i profili, del momento storico che stiamo vivendo. Auspicio pertanto - ha concluso di Majo - che le risorse del fondo di cui all' art.199 del Decreto Rilancio possano essere al più presto assegnate a questa AdSP che più di tutte ha subito pregiudizi dal crollo del settore crocieristico e



16 dicembre 2020

L' Organismo di partenariato dell' AdSP del Tirreno Centro Settentrionale ha bocciato il bilancio di previsione 2021

Di Majo: auspicio che le risorse del fondo di cui all' art.199 del Decreto Rilancio possano essere al più presto assegnate all' ente

L' Organismo di partenariato della risorsa mare dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha bocciato il bilancio di previsione per il 2021 dell' ente, mancata approvazione - ha specificato l' AdSP - per la quale sono state determinanti le argomentazioni del Collegio dei revisori dei conti che - ha precisato l' ente - «pur convenendo con le valutazioni dell' AdSP volte a ritenere che lo squilibrio rilevato sia essenzialmente da ricondurre alle ricadute finanziarie connesse all' emergenza sanitaria da Covid-19 e ai tempi occorrenti per l' adozione dei provvedimenti di ristoro da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art.199 del Decreto Rilancio), ha comunque confermato il diniego (stante la mole e la potenziale onerosità dei contenziosi in essere) allo svincolo delle somme accantonate per contenziosi, grazie alle quali si sarebbe potuto raggiungere l' equilibrio di bilancio. Di conseguenza il Collegio ha ritenuto che non ricorressero i presupposti per proporre al Comitato di gestione l' approvazione del bilancio previsionale 2021 anche se il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prendendo atto degli sforzi dell' ente in ordine alle misure adottate per contenere le spese e aumentare le entrate, aveva invitato lo stesso Collegio a valutare la possibilità di rivedere la richiesta di svincolo parziale del fondo contenziosi».

Ringraziando coloro che hanno lavorato alla redazione del bilancio di previsione, il presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo, che è giunto oggi all' ultimo giorno del suo mandato, ha chiarito che lui e i redattori del documento erano «consapevoli del fatto che questo bilancio presentasse delle criticità legate alla situazione emergenziale che ha colpito più di tutti il porto di Civitavecchia soprattutto per la totale chiusura del traffico crocieristico e, in parte, di quello passeggeri. Proprio però la situazione emergenziale, unita allo sforzo che il MIT ha fatto per creare un fondo a compensazione di quelle AdSP come Civitavecchia che hanno subito le maggiori riduzioni delle entrate - ha puntualizzato di Majo - ci ha indotto comunque a proporre alcune azioni importanti sul bilancio, segnatamente un parziale svincolo del fondo contenziosi (annunciata già nel corso del mese di novembre e illustrata e condivisa nella riunione dell' Organismo di partenariato del 18 novembre scorso), svincolo che fino ad oggi, in ragione di un approccio prudentiale, questa amministrazione non aveva mai compiuto. Anzi, nel corso degli ultimi quattro anni, l' ente ha progressivamente accantonato quasi tutto l' avanzo di amministrazione (che ha raggiunto la somma di circa 52 milioni di euro) proprio per il fondo contenziosi (circa 46 milioni di euro). Al riguardo, peraltro, l' esito della recente sentenza del tribunale di Roma sull' azione promossa dalla società Fincosit, che - ha ricordato il presidente dell' AdSP - ha

in parte dei passeggeri, in modo da consentire di raggiungere l' auspicato equilibrio di bilancio».



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

I contenziosi pesano. Bocciato il bilancio di previsione 2021 del porto di Civitavecchia

Quasi tutto l'avanzo di amministrazione è stato accantonato in un fondo dedicato, ma il Comitato di gestione non ne ha approvato lo svincolo

Il bilancio di previsione 2021 dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) non ha ottenuto il consensus dell'Organismo di partenariato e l'approvazione del Comitato di gestione. Determinante, al riguardo, sono state le argomentazioni del Collegio dei Revisori dei Conti che, pur convenendo con le valutazioni dell'Adsp volte a ritenere che lo squilibrio rilevato sia da ricondurre alla crisi economica e all'attesa per i ristori del decreto "Rilancio" - Civitavecchia movimentata ogni anno oltre 2 milioni di passeggeri, quest'anno praticamente zero - ha comunque confermato il diniego, «stante la mole e la potenziale onerosità dei contenziosi in essere», allo svincolo delle somme accantonate per contenziosi, grazie alle quali si sarebbe potuto raggiungere l'equilibrio di bilancio. Di conseguenza il Collegio ha ritenuto che non ricorressero i presupposti per proporre al Comitato di Gestione l'approvazione del Bilancio previsionale 2021 anche se il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prendendo atto degli sforzi dell'ente in ordine alle misure adottate per contenere le spese e aumentare le entrate, aveva invitato lo stesso Collegio a

valutare la possibilità di riesaminare la richiesta di svincolo parziale del fondo contenziosi. La richiesta di svincolo sui contenziosi era stata avanzata dall'Adsp a novembre, per la prima volta. Sommando tutte le richieste ricevute dall'ente pubblico non economico, la cifra è notevole, pari a 300 milioni di euro, a cui bisogna sottrarre un'importante sentenza di qualche giorno fa che la ridimensiona di una buona parte. Negli ultimi quattro anni l'Autorità di sistema portuale tirrenica ha progressivamente accantonato quasi tutto l'avanzo di amministrazione proprio per il fondo contenziosi: 46 milioni a fronte di 52 milioni a disposizione. «Uno svincolo, seppur minimo, del fondo contenziosi - continua di Majo - richiedeva una generale condivisione da parte dell'Organismo e dei membri del Comitato in relazione alla straordinarietà e drammaticità, sotto tutti i profili, del momento storico che stiamo vivendo. Auspicio pertanto che le risorse del fondo di cui all'art. 199 del decreto rilancio possano essere al più presto assegnate a questa Adsp che più di tutte ha subito pregiudizi dal crollo del settore crocieristico e in parte dei passeggeri, in modo da consentire di raggiungere l'auspicato equilibrio di bilancio». Per il presidente dell'Adsp della Capitale, Francesco Maria di Majo, si tratta di un finale amaro, visto che è in scadenza di mandato, il quale «ringrazia tutti coloro che nelle ultime settimane hanno lavorato assiduamente alla redazione del bilancio di previsione, intervenendo anche sul parziale svincolo delle risorse vincolate nel fondo contenziosi e presentando, in occasione del Comitato di gestione, il piano di riassorbimento del disavanzo». L'Adsp, come ha spiegato di Majo, era consapevole che la bocciatura era possibile. «Proprio però la situazione emergenziale - continua il presidente dell'Adsp - unita allo sforzo che il ministero dei Trasporti ha fatto per creare un fondo a compensazione di quelle AdSP come Civitavecchia che hanno subito le maggiori riduzioni delle entrate, ci ha indotto comunque a proporre alcune azioni importanti sul bilancio, segnatamente un parziale svincolo del fondo contenziosi». A chiusura delle sessioni dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione è stato dato il via libera unanime all'intitolazione della sala conferenze dell'Adsp all'ex presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Francesco Nerli, scomparso due settimane fa.



AdSp Civitavecchia: non approvato bilancio 2021

Ultimo giorno di mandato per Francesco Maria di Majo

Redazione

CIVITAVECCHIA Il Bilancio di previsione per il 2021 dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale non ha ottenuto il consensus dell'Organismo di Partenariato e l'approvazione del Comitato di gestione. Determinante, al riguardo, sono state le argomentazioni del Collegio dei Revisori dei Conti che, pur convenendo con le valutazioni dell'AdSp volte a ritenere che lo squilibrio rilevato sia essenzialmente da ricondurre alle ricadute finanziarie connesse all'emergenza sanitaria da Covid-19 e ai tempi occorrenti per l'adozione dei provvedimenti di ristoro da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art.199 del decreto rilancio), ha comunque confermato il diniego (stante la mole e la potenziale onerosità dei contenziosi in essere) allo svincolo delle somme accantonate per contenziosi, grazie alle quali si sarebbe potuto raggiungere l'equilibrio di bilancio. Di conseguenza il Collegio ha ritenuto che non ricorressero i presupposti per proporre al Comitato di gestione l'approvazione del Bilancio previsionale 2021 anche se il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prendendo atto degli sforzi dell'ente in ordine alle misure adottate per contenere le spese e aumentare le entrate, aveva invitato lo stesso Collegio a valutare la possibilità di riesaminare la richiesta di svincolo parziale del fondo contenziosi. Ringrazio tutti coloro che, nelle ultime settimane, hanno lavorato assiduamente alla redazione del bilancio di previsione, in particolare il dottor Lucio Pavone e la dottoressa Angela Andriani, cercando in tutti i modi di raggiungere l'auspicato equilibrio di bilancio, intervenendo anche sul parziale svincolo delle risorse vincolate nel fondo contenziosi e presentando, in occasione del Comitato di gestione, il Piano di riassorbimento del disavanzo. Ringrazio altresì Massimo Soriani per la disponibilità e l'impegno profuso in questi mesi nella veste di segretario generale facente funzioni, dichiara il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo nell'ultimo giorno del suo mandato. Eravamo consapevoli del fatto che questo bilancio presentasse delle criticità legate alla situazione emergenziale che ha colpito più di tutti il porto di Civitavecchia soprattutto per la totale chiusura del traffico crocieristico e, in parte, di quello passeggeri. Proprio però la situazione emergenziale, unita allo sforzo che il MIT ha fatto per creare un fondo a compensazione di quelle AdSp come Civitavecchia che hanno subito le maggiori riduzioni delle entrate, ci ha indotto comunque a proporre alcune azioni importanti sul bilancio, segnatamente un parziale svincolo del fondo contenziosi (annunciata già nel corso del mese di Novembre e illustrata e condivisa nella riunione dell'organismo di partenariato del 18 Novembre u.s.); svincolo che fino ad oggi, in ragione di un approccio prudentiale, questa amministrazione non aveva mai compiuto. Anzi, nel corso degli ultimi quattro anni, l'ente ha progressivamente accantonato quasi tutto l'avanzo di amministrazione (che ha raggiunto la somma di circa 52 milioni di euro) proprio per il fondo contenziosi (circa 46 milioni di euro). Al riguardo, peraltro, l'esito della recente sentenza del Tribunale di Roma sull'azione promossa dalla società Fincosit, che ha praticamente azzerato la pretesa risarcitoria di quest'ultima società, fa ben sperare e apre a scenari più ottimistici per il futuro. E' evidente comunque che di fronte all'alea dei contenziosi che pesa ancora sul bilancio dell'ente per una somma ingente pari a circa 300 milioni di Euro (sebbene si sia ridotto l'ammontare complessivo a seguito della citata recente sentenza del Tribunale), uno svincolo, seppur minimo, del



fondo contenziosi richiedeva una generale condivisione da parte dell'Organismo e dei membri del Comitato in relazione alla straordinarietà e drammaticità, sotto tutti i profili, del momento storico che stiamo vivendo. Auspico pertanto conclude di Majo che le risorse del fondo di cui all'art.199 del decreto rilancio possano essere al più presto assegnate a questa **AdSP** che più di tutte ha subito pregiudizi dal



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

crollo del settore crocieristico e in parte dei passeggeri, in modo da consentire di raggiungere l'auspicato equilibrio di bilancio. A chiusura delle sessioni dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di gestione dell'ente il presidente di Majo, dopo aver salutato tutti i membri dell'organismo e del collegio e ringraziato per la proficua collaborazione degli ultimi anni, ha acquisito l'unanime via libera dei due organi all'intitolazione della sala Conferenze dell'AdSp all'ex presidente dell'ex Autorità portuale Francesco Nerli, scomparso due settimane fa.

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Mancata approvazione del Bilancio 2021 dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Setentrionale

Civitavecchia, 16 dicembre 2020 - Il Bilancio di Previsione per il 2021 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale non ha ottenuto il consensus dell' Organismo di Partenariato e l' approvazione del Comitato di Gestione. Determinante, al riguardo, sono state le argomentazioni del Collegio dei Revisori dei Conti che, pur convenendo con le valutazioni dell' AdSP volte a ritenere che lo squilibrio rilevato sia essenzialmente da ricondurre alle ricadute finanziarie connesse all' emergenza sanitaria da Covid-19 e ai tempi occorrenti per l' adozione dei provvedimenti di ristoro da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art. 199 del decreto rilancio), ha comunque confermato il diniego (stante la mole e la potenziale onerosità dei contenziosi in essere) allo svincolo delle somme accantonate per contenziosi, grazie alle quali si sarebbe potuto raggiungere l'equilibrio di bilancio. In conseguenza il Collegio ha ritenuto che non ricorressero i presupposti per proporre al Comitato di Gestione l' approvazione del Bilancio previsionale 2021 anche se il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prendendo atto degli sforzi dell' ente in ordine alle misure adottate per contenere le spese e aumentare le entrate, aveva invitato lo stesso Collegio a valutare la possibilità di riesaminare la richiesta di svincolo parziale del fondo contenziosi.

"Ringrazio tutti coloro che, nelle ultime settimane, hanno lavorato instancabilmente alla redazione del Bilancio di Previsione per il 2021 dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Setentrionale. E, credendo in tutti i modi di raggiungere l'obiettivo di bilancio, intervenendo anche sul parziale svincolo delle risorse vincolate nel fondo contenziosi e presentando, in occasione del Comitato di Gestione, il Piano di riassetto del disavanzo. Ringrazio altresì Massimo Soriani per la disponibilità e l' impegno profuso in questi mesi nella veste di Segretario Generale facente funzioni", dichiara il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo nell'ultimo giorno del suo mandato. "Eravamo consapevoli del fatto che questo bilancio presentasse delle criticità legate alla situazione emergenziale che ha colpito più di tutti il porto di Civitavecchia soprattutto per la totale chiusura del traffico crocieristico e, in parte, di quello passeggeri. Proprio però la situazione emergenziale, unita allo sforzo che il MIT ha fatto per creare un fondo a compensazione di quelle AdSP come Civitavecchia che hanno subito le maggiori riduzioni delle entrate, ci ha indotto comunque a proporre alcune azioni importanti sul bilancio, segnatamente un parziale svincolo del fondo contenziosi (annunciata già nel corso del mese di novembre e illustrata e condivisa nella riunione dell' organismo di partenariato del 18 novembre u.s.); svincolo che fino ad oggi, in ragione di un approccio prudenziale, questa amministrazione non aveva mai compiuto. Anzi, nel corso degli ultimi quattro anni, l' ente ha progressivamente accantonato quasi tutto l' avanzo di amministrazione (che ha raggiunto la somma di circa 52 milioni di euro) proprio per il fondo contenziosi (circa 46 milioni di Euro). Al riguardo, peraltro, l' esito della recente sentenza del Tribunale di Roma sull' azione promossa dalla società Fincosit, che ha praticamente azzerato la pretesa risarcitoria di quest' ultima società, fa ben sperare e apre a scenari più ottimistici per il futuro. E' evidente comunque che di fronte all' alea dei contenziosi che pesa ancora sul bilancio dell' ente per una somma ingente pari a circa 300 milioni di Euro (sebbene si sia ridotto l' ammontare complessivo a seguito della citata recente sentenza del Tribunale), uno svincolo, seppur minimo, del fondo contenziosi richiedeva una generale condivisione da parte dell' Organismo e dei membri del Comitato in relazione alla straordinarietà e drammaticità, sotto tutti i profili, del momento storico che stiamo vivendo. Auspicio pertanto - conclude di Majo - che le risorse del fondo



di cui all' art.199 del decreto rilancio possano essere al più presto



Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

assegnate a questa AdSP che più di tutte ha subito pregiudizi dal crollo del settore crocieristico e in parte dei passeggeri, in modo da consentire di raggiungere l' auspicato equilibrio di bilancio". A chiusura delle sessioni dell' Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione dell' ente il Presidente di Majo, dopo aver salutato tutti i membri dell' organismo e del collegio e ringraziato per la proficua collaborazione degli ultimi anni, ha acquisito l' unanime via libera dei due organi all' intitolazione della sala Conferenze dell' AdSP all' ex Presidente dell' ex Autorità Portuale Francesco Nerli, scomparso due settimane fa.

Gaeta: avviso per rilascio concessione demaniale per sosta a pagamento lungo il waterfront

(FERPRESS) Gaeta, 16 DIC Un'importante iniziativa è stata esperita negli ultimi giorni dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**. Il Presidente dell'AdSP **Francesco Maria di Majo**, prima della conclusione del mandato quadriennale, ha firmato l'avviso pubblico col quale ha anticipato il prossimo rilascio di una concessione demaniale marittima a favore del Comune di Gaeta per l'occupazione di un'area adibita alla viabilità e ai parcheggi a pagamento. L'AdSP in questo modo sta contribuendo a regolarizzare ulteriormente la gestione di un servizio importante per l'economia turistica di Gaeta e viene superata definitivamente una annosa questione (già peraltro risolta in termini economici nel 2018) legata ad una occupazione di fatto, risalente addirittura al 2003, da parte del Comune. Questa iniziativa costituisce un concreto esempio dell'interazione tra porto e città e quindi tra AdSP e amministrazione comunale e si inquadra in una logica di proficua e sinergica collaborazione istituzionale, ha commentato di Majo all'ultimo giorno del suo mandato quale Presidente dell'AdSP.



Record di merci movimentate presso il porto commerciale di Gaeta

Gaeta, 16 dicembre 2020 - Sono numeri senza precedenti quelli maturati dal porto commerciale di Gaeta nel corso del mese di novembre che esprimono una controtendenza rispetto al contesto generale di crisi in questo momento così drammatico per il Paese. Sono stati resi noti nell' ultimo giorno del mandato dell' avvocato Francesco Maria di Majo, Presidente dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, il cui testimone passa ora nelle mani del dottor **Pino Musolino**. Nel corso del solo mese di novembre, infatti, presso il porto commerciale di Gaeta sono state movimentate 183.977 tonnellate di merci, di cui 175.027 in arrivo e 8.950 in partenza. Sono numeri significativi che hanno certificato un aumento di quasi il 400% rispetto allo stesso mese del 2019 quando a Gaeta le merci trattate erano state "soltanto" 36.568, per di più solo in partenza. Nello specifico una conferma arriva anche dai riscontri statistici riguardanti la movimentazione delle merci solide che nel solo mese di novembre 2020 sono state pari a 96.416 tonnellate, un dato triplicato (36.568) rispetto a quello dello stesso periodo del 2019. Stesso trend per le merci liquide che tornano a condizionare positivamente l' attività portuale di novembre: complessivamente quelle movimentate sono state 87.561 tonnellate. Il traffico complessivo del 2020 nel porto di Gaeta, fino al 30 novembre, risulta pari a 1.407.000 tonnellate, di cui 420.000 tonnellate di merci solide in crescita del 4,5 % rispetto all' analogo periodo del 2019. Le merci liquide ammontano complessivamente a 990.000 tonnellate. "Questi dati- ha commentato il Presidente uscente di Majo - evidenziano l' ottimo lavoro che sinergicamente è stato compiuto nel corso degli ultimi quattro anni per il rilancio del porto commerciale di Gaeta che confermano una ripresa dell'intera attività portuale presso lo scalo cittadino, nonostante il contesto sfavorevole determinato dall' emergenza sanitaria in corso. L' inaugurazione dei nuovi piazzali dedicati all' eroina di Gaeta "la regina Maria Sofia" - ha aggiunto - consentirà agli operatori portuali di avere maggiori opportunità di crescita e di sviluppo, così da rendere ancora più competitivo il porto commerciale di Gaeta sullo scenario nazionale e internazionale".



Porto di Civitavecchia, da venerdì operative le banchine 33 e 34 della Darsena Traghetti

(FERPRESS) **Civitavecchia**, 16 DIC Da venerdì 18 dicembre, come da programma accosti stabilito di concerto con l'Autorità Marittima, le banchine n.33 e n.34 della nuova Darsena Traghetti del **Porto di Civitavecchia** saranno operative e attribuibili anche all'accosto di unità adibite alle crociere in sosta inoperosa. Quanto sopra è stato reso possibile grazie all'intervento, realizzato in meno di un mese, di allestimento della viabilità provvisoria e degli impianti di illuminazione e videosorveglianza concordati con l'Autorità Marittima e i vigili del fuoco. Finalmente sono stati resi operativi i due più importanti accosti della Darsena Traghetti del nostro **porto** a dimostrazione, ancora una volta, dell'ottima collaborazione in particolare tra l'Autorità di Sistema Portuale e l'Autorità Marittima, ha commentato il Presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo a chiusura del suo mandato.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tornano operative le banchine 33 e 34 di Civitavecchia

Dal 18 dicembre potranno essere utilizzate anche per la sosta inoperosa delle navi da crociera

Da venerdì prossimo, 18 dicembre, come da programma accosti stabilito di concerto con la Capitaneria di **porto**, le banchine 33 e 34 della nuova Darsena Traghetti del **Porto** di **Civitavecchia** saranno operative e attribuibili anche all'accosto di unità adibite alle crociere in sosta inoperosa. Un risultato reso possibile, spiega l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale (che ha un nuovo presidente, il quale dovrà subito affrontare problemi di bilancio) grazie all'intervento di allestimento, realizzato in meno di un mese, della viabilità provvisoria e degli impianti di illuminazione e videosorveglianza concordati con l'autorità marittima e i vigili del fuoco. «Finalmente sono stati resi operativi i due più importanti accosti della Darsena Traghetti del nostro **porto** a dimostrazione, ancora una volta, dell'ottima collaborazione in particolare tra l'Autorità di Sistema Portuale e l'autorità marittima», ha commentato il presidente dell'Adsp, Francesco Maria di Majo a chiusura del suo mandato.



Civitavecchia: operative banchine 33 e 34

I due più importanti accosti della Darsena Traghetti

Redazione

CIVITAVECCHIA Da venerdì 18 Dicembre, come da programma accosti stabilito di concerto con l'Autorità Marittima, le banchine n. 33 e n. 34 della nuova Darsena Traghetti del porto di Civitavecchia saranno operative e attribuibili anche all'accosto di unità adibite alle crociere in sosta inoperosa. Quanto sopra è stato reso possibile grazie all'intervento, realizzato in meno di un mese, di allestimento della viabilità provvisoria e degli impianti di illuminazione e videosorveglianza concordati con l'Autorità Marittima e i Vigili del fuoco. Finalmente sono stati resi operativi i due più importanti accosti della Darsena Traghetti del nostro porto a dimostrazione, ancora una volta, dell'ottima collaborazione in particolare tra l'Autorità di Sistema portuale e l'Autorità Marittima, ha commentato il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo a chiusura del suo mandato.

The screenshot shows the website of the 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI' with the logo 'm sc'. The main headline is 'Civitavecchia: operative banchine 33 e 34' with the subtitle 'I due più importanti accosti della Darsena Traghetti'. Below the headline is a large aerial photograph of the port area. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e Cognome' and 'Indirizzo email'. Below the photo is a list of 'ULTIME' news items, including 'Rinnovi i contratti del settore marittimo', 'Bacini in concessione ad Alimant Benetti', 'Livorno presenta il Piano Promozione 2021', 'Civitavecchia: operative banchine 33 e 34', and 'Riconoscimento per APN Terminata Vada Ligure'. At the bottom of the page, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' with links to 'MARITTIMO', 'DARSENA TRAGHETTI', and 'PORTO DI CIVITAVECCHIA'.

il caso

Annunziata verso il porto ma resta il nodo inchieste "Vado avanti, ecco cosa farò"

Indicato dal ministro, vicino a De Luca, l'uomo che guidò lo scalo di Salerno sbarca a Napoli. Ma è indagato per peculato e imputato per abuso d'ufficio di Alessio Gemma «Mi dispiace per il presidente De Luca, ma io mi sento molto napoletano. Sono nato a San Marzano sul Sarno che è al confine con la provincia di Napoli». Scherza Andrea Annunziata, 65 anni, ex sottosegretario ai Trasporti col governo Prodi, già presidente dell'**Autorità portuale** di Salerno e ora a un passo dal vertice dell'**Autorità portuale** di Napoli. L'indicazione del ministro dei Trasporti c'è, il gradimento di De Luca sembra scontato, manca solo il voto delle due commissioni parlamentari. Ma a chi legge questa nomina come l'ultimo risultato della "salernizzazione" della Regione e l'avanzata del governatore su Napoli, Annunziata replica: «È evidente che mi sento vicino a De Luca per il lavoro che fa e per come lo fa. Senza di lui non avrei ottenuto gli stessi risultati quando ero presidente a Salerno. Se non ci sono buoni rapporti tra le istituzioni, salta tutto, i tempi si allungano. Ma non mi sento un uomo di qualcuno. Né De Luca mi ha mai chiesto di votare in un certo modo. Mi confronto con tutti i partiti, ho una larga convergenza: dai 5 Stelle al Pd». Risponde da Catania, Annunziata, dove dal 2017 è a capo dell'**Autorità portuale**. E torna in Campania dove da più di due anni è alle prese con un processo al tribunale di Salerno insieme a una ventina di altri imputati: la Procura gli contesta l'abuso d'ufficio in qualità di presidente del porto di Salerno nella vicenda del crollo di Porta ovest, legata a un tunnel che collega il porto commerciale con le autostrade. «Una cosa che mi ha fatto tanto male - si lascia sfuggire Annunziata - Quando si lavora negli enti pubblici, è facile ricevere denunce e calunnie. Se avessi avuto una turbativa d'asta o altri reati per le gare pubbliche, mi sarei fatto da parte. Parliamo di un abuso, come presidente non potevo non firmare». In Sicilia Annunziata è inciampato di recente in un'altra faccenda controversa: un'inchiesta per peculato per "l'uso improprio di fondi" che gli è costata nel 2019 la sospensione da presidente. Al centro delle indagini rimborsi per 27 mila euro per una trasferta in Florida. «Il tribunale del Riesame replica Annunziata - mi ha poi riammesso in servizio facendo cadere quasi tutte le accuse. Le altre saranno oggetto di accertamento, di udienza preliminare. Ma non abbiamo avuto notizie di un processo da celebrare». Problemi giudiziari che non frenano ora la corsa dell'avvocato di San Marzano sul Sarno sulla poltrona che vale la gestione dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, 7 mila addetti, un traffico di 10 milioni di passeggeri, un movimento merci di oltre un milione di container l'anno. «Una sfida importante - dice Annunziata - Stiamo parlando di un polo **portuale** e logistico al centro del Mediterraneo, si può sviluppare economia e occupazione. Bisogna rilanciare, completare i dragaggi, investire sugli spazi retroportuali, parlare di interporti. Ma non devo mica inventarmi opere. Il giorno che arrivo a Napoli mi confronterò con sindacati, imprenditori, mondo politico. Posso dire che il mio obiettivo è coniugare sicurezza e ambiente». Il grande dilemma è stata la spesa dei fondi: 140 milioni sul programma europeo rifinanziato dopo il flop del grande progetto 2007-2013. Metà dei soldi è stata spesa, l'accelerazione negli ultimi quattro anni con il presidente uscente Pietro Spirito che ha realizzato il grosso dei dragaggi a Napoli e a Salerno, senza i quali era impossibile accogliere tutte le navi commerciali e turistiche. Ma a Napoli si attendono i lavori per l'allungamento



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

della diga foranea Duca D' Aosta, è in corso a Salerno il prolungamento del "molo di sopraflutto" per l' ingresso delle grandi a navi. Poi ci sono i cantieri a Napoli da portare a termine per strade, fogne, il molo Beverello. Va assegnata la gara per il risanamento energetico. Il futuro sono la darsena levante a Napoli, dove spostare magari verso la zona orientale tutto il traffico commerciale, e l' investimento a Salerno sulle linee di collegamento dietro il porto. Grandi opere, insomma. In palio ora i fondi del Recovery fund. «Basta non dire mai a De Luca che Napoli è il porto principale rispetto a Salerno » , sorridono all' **Autorità portuale**. Ma tutto questo Annunziata già lo sa. © RIPRODUZIONE RISERVATA

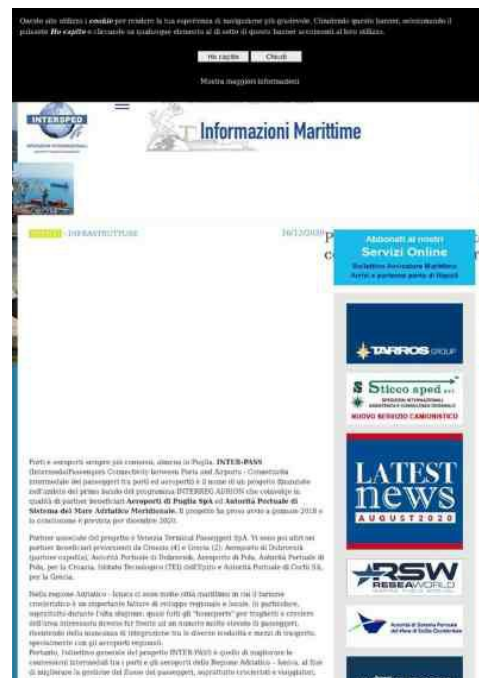
Informazioni Marittime

Bari

Puglia, presentato Inter-Pass per connettere porti e aeroporti

Un progetto che coinvolge in qualità di partner beneficiari Aeroporti di Puglia SpA ed Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Meridionale

Porti e aeroporti sempre più connessi, almeno in Puglia. INTER-PASS (IntermodalPassengers Connectivity between Ports and Airports - Connettività intermodale dei passeggeri tra porti ed aeroporti) è il nome di un progetto finanziato nell'ambito del primo bando del programma INTERREG ADRION che coinvolge in qualità di partner beneficiari Aeroporti di Puglia SpA ed **Autorità Portuale di Sistema** del Mare Adriatico Meridionale. Il progetto ha preso avvio a gennaio 2018 e la conclusione è prevista per dicembre 2020. Partner associato del progetto è Venezia Terminal Passeggeri SpA. Vi sono poi altri sei partner beneficiari provenienti da Croazia (4) e Grecia (2): Aeroporto di Dubrovnik (partner capofila), **Autorità Portuale** di Dubrovnik, Aeroporto di Pola, **Autorità Portuale** di Pola, per la Croazia, Istituto Tecnologico (TEI) dell'Epiro e **Autorità Portuale** di Corfù SA, per la Grecia. Nella regione Adriatico - Ionica ci sono molte città marittime in cui il turismo crocieristico è un importante fattore di sviluppo regionale e locale. In particolare, soprattutto durante l'alta stagione, quasi tutti gli "homeports" per traghetti e crociere dell'area interessata devono far fronte ad un numero molto elevato di passeggeri, risentendo della mancanza di integrazione tra le diverse modalità e mezzi di trasporto, specialmente con gli aeroporti regionali. Pertanto, l'obiettivo generale del progetto INTER-PASS è quello di migliorare le connessioni intermodali tra i porti e gli aeroporti della Regione Adriatico - Ionica, al fine di migliorare la gestione del flusso dei passeggeri, soprattutto crocieristi e viaggiatori, che raggiungono destinazioni turistiche situate sulle coste dell'Adriatico e dello Ionio durante l'alta stagione. Aeroporti di Puglia SpA ed **Autorità Portuale di Sistema** del Mare Adriatico Meridionale si augurano che INTER - PASS, oltre al conseguimento degli obiettivi del progetto descritti, possa fungere da stimolo e contribuire alla futura collaborazione tra gli stati partner coinvolti nel programma e che possa, inoltre, migliorare la comprensione delle problematiche relative al traffico aereo ed alla connettività marittima, sviluppando un consolidato network di connettività tra porti e aeroporti nella regione adriatica - ionica.



Pressing sul Ministero per prorogare la scadenza dell' Agenzia per il lavoro

Questo garantirebbe l' Ima anche ai 67 licenziati non dipendenti di Mct

Domenico LatinoGIOIA TAURO L' **Autorità portuale** è già in pressing sul Mit per prorogare la scadenza della Port Agency, l' agenzia per la somministrazione del lavoro **portuale** che, rispetto al bacino iniziale di 367 unità - ormai quasi tutte riassorbite dal nuovo terminalista - oggi conta circa 67 lavoratori licenziati da altre imprese che operano all' interno del porto di Gioia Tauro. Ciò vorrebbe dire anche garantire loro l' indennità IMA, ovvero il sussidio mensile per il mancato avviamento. Lo ha chiarito il commissario straordinario dell' Authority, Andrea Agostinelli: «Ci sono due fonti normative che ci danno due scadenze diverse - ha spiegato - una istitutiva che ha portato la scadenza dell' Agenzia a luglio 2021 e un successivo provvedimento, il famoso emendamento per far entrare nell' Agenzia un certo numero di lavoratori già appartenente ad imprese portuali, che parla di dicembre. Il problema è all' attenzione del Mit a cui abbiamo fatto due solleciti chiedendo di prorogare la scadenza naturale a dicembre 2021. Per quanto riguarda gli ultimi lavoratori assunti, si tratterebbe di fare solo una variazione di bilancio essendo il numero abbastanza ridotto e contando noi, con l' aiuto del terminalista, di poterne riassorbire una parte. Siamo comunque ben speranzosi che la cosa possa andare a buon fine. So che la questione è anche a livello di sindacato nazionale che sta anch' esso premendo al Mit e al ministero del Lavoro e dello Sviluppo economico». «Noi - ha aggiunto Agostinelli - gradiremmo arrivare a luglio, perché, in previsione dell' entrata in funzione delle tre gru che hanno avuto qualche problemino di adattamento, Mct ha chiesto una trentina di carrellisti, per cui potremo riassorbirne la metà». Sull' idea di trasformare l' Agenzia del lavoro in una compagnia **portuale** che possa essere funzionale al sistema di crescita dell' attività del terminal (articolo 17 comma 5 della legge 84), l' ammiraglio livornese ha precisato: «Questa possibilità c' è, però serve tempo per istruire una pratica del genere, per costituirla, trovare gli organi che la gestiscano, e noi siamo sempre carenti di personale». Nei giorni scorsi si era mossa anche l' amministrazione comunale inviando una lettera per chiedere una proroga a tutto il 2021, oltre allo stanziamento nella Legge di bilancio delle risorse necessarie per l' IMA: «Ben vengano anche le iniziative del Comune di Gioia Tauro che supportano quelle dell' **Autorità portuale**, anche perché - ha concluso Agostinelli - ci aspettiamo che il 1. gennaio i componenti dell' Agenzia siano qui davanti a manifestare la loro perplessità». Sulla proroga dell' Agenzia, ieri, è intervenuto anche il portavoce del M5S al Senato, Giuseppe Auddino: «Rimuovere ogni impedimento affinché tutte le figure professionali possano godere dei benefici legati alla permanenza negli elenchi delle agenzie per la somministrazione del lavoro costituite a giugno e a luglio 2017, prorogate per un ulteriore anno fino a quattro anni complessivi e, dunque, rispettivamente fino a giugno e luglio 2021. Quindi, bisogna garantire ai lavoratori in esubero dello scalo gioiese la permanenza in Agenzia fino a tale data, modificando il comma 4 dell' art. 93 del "decreto agosto". Le tutele dei lavoratori in esubero che per anni hanno prestato la loro opera nei porti dovranno essere garantite nel tempo, al fine del reinserimento nelle attività portuali».



I treni al porto, svolta a Gioia Tauro

Quell' intermodalità tanto agognata e attesa si è trasformata in realtà

Domenico Latinogioia tauro Da transhipment a gateway, si compie una svolta epocale e si scrive una pagina inedita del porto di Gioia Tauro con la nascita del sistema intermodale: intorno alle 12 di ieri mattina, il primo treno merci che trasportava contenitori dal compound di Nola, in Campania, è entrato nel nuovo gateway ferroviario, all' interno del terminal, dopo circa 10 anni di assenza: gli ultimi visti da queste parti risalgono infatti al 2011, ci fu poi un tentativo di un traffico con Bari nel 2015 che, però, abortì sul nascere. Il lunghissimo convoglio è scivolato lento lungo i binari, accompagnato da una folta squadra di tecnici addetti ai lavori. Alla fine Gioia ha vinto la sua scommessa e non uno ma tantissimi altri treni continueranno ad arrivare e a muoversi da qui, così come confermato dal commissario straordinario dell' **Authority** nella conferenza stampa svoltasi qualche ora prima: «Il terminalista - ha evidenziato - ha deciso di iniziare non con un treno "spot" ma con un vero e proprio servizio ferroviario: il 23 dicembre ci sarà già un secondo treno, lo stesso Aponte mi ha garantito che darà il massimo impulso». E, del resto, anche la Capitaneria di Porto, guidata dal comandante Salvemini, che è titolare della security, ha dovuto modificare i piani dal momento che adesso c' è anche un' infrastruttura ferroviaria che in qualche modo dovrà essere tutelata. Agostinelli non si ferma ai treni: «Penso al bacino di carenaggio, ai capannoni logistici ormai in via di ultimazione, che saranno anche lo sbocco per l' utilizzo sempre più proficuo della ferrovia. Guardiamo con attenzione a ciò che sta facendo la Regione -ha quindi precisato- perché abbiamo anche altre cose da definire: la gestione del raccordo ferroviario che da Rosarno arriva a San Ferdinando o quella delle aree extra portuali sono i nostri prossimi obiettivi che però dipendono dalla concertazione della Regione, del Corap o di Rfi». Infine, la soddisfazione per i 3milioni e 150mila contenitori movimentati che rappresentano un aumento del 25% rispetto al 2019 e quindi l' orgoglio di aver visto ormeggiare le più grandi navi portacontainer del mondo: «Il paradosso Gioia Tauro nel campo nazionale -ha rimarcato Agostinelli- è narrazione che va divulgata: da una parte un' impresa che spende delle cifre inimmaginabili per la sanificazione di un terminal sterminato, la stessa che durante il lockdown planetario ha deciso di non approfittare della cassa integrazione nemmeno per un' ora di un proprio dipendente; anzi gli organici sono leggermente aumentati. Dall' altra i suoi portuali, dai quali era lecito attendersi nel momento della paura un crollo vertiginoso della produttività e invece». All' incontro con i giornalisti erano presenti anche i sindaci di Gioia e San Ferdinando, comuni in cui ricade il porto, rispettivamente Aldo Alessio e Andrea Tripodi. La parola è poi passata all' a.d. di Mct, Antonio Testi: «Si apre un capitolo molto importante non solo per Gioia ma per tutto il Paese, -ha esordito- da 18 mesi a questa parte il porto è stato interessato da un progetto di rilancio unico che si sta realizzando in tutte le sue parti, e che ha visto investimenti sul capitale umano, sull' equipment, -le tre grandi gru stanno finalmente per essere messe in servizio- e anche sui volumi: abbiamo già superato la faticosa soglia dei 3milioni di TEUs, come da previsioni, e continuiamo con questo trend di crescita». Infine, la neo commissaria per la Zes prof.ssa Nisticò: «La cooperazione interistituzionale -ha affermato- è il presupposto essenziale affinché si possa rivitalizzare la Zes e la possibilità di poter contare finalmente su una reale intermodalità delle merci». Esulta del traguardo raggiunto la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli che sui social sottolinea l' importanza dell' arrivo del treno in Calabria e proveniente da Nola.



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi.

La prima corsa arrivata... in ritardo

Alfonso Nasoreggio calabria Parlare di intermodalità al **porto di Gioia Tauro** vuol dire aprire un capitolo triste e doloroso. E soprattutto significa dover tornare indietro nel passato. Di tanto tempo. Da quando è stato firmato quel primo contratto che ha concesso alla "prima" Mct la gestione dell' area portuale. Non si può sottacere che quella concessione ha di fatto frenato lo sviluppo della ferrovia favorendo un semplice e solo sviluppo del transhipment. Ma dopo una prima fase galoppante il proliferarsi di terminal ha portato a una inesorabile inversione di tendenza che ha provocato una grave contrazione dell' attività del grande **porto** nato dalle ceneri del mancato quinto centro siderurgico. Eppure quella stazione di San Ferdinando Marittima è rimasta sempre lì, dentro il **porto**, chiusa per anni. Alla fine si è riusciti a sbloccare uno stallo senza precedenti. Prima un bando deserto per la concessione del gateway con il disimpegno di Rfi, poi l' arrivo di Sogemar che nel frattempo, però, ha manifestato il suo disinteresse. Ricorrendo a quanto prevede il codice degli appalti si è arrivati al subentro della nuova società di gestione delle banchine del **porto** gioiese che metterà sul piatto i soldi per gestirlo e pagherà un canone concessorio. I treni quindi finalmente arriveranno (non dimenticando che nel 2011 una società privata fece arrivare a **Gioia Tauro** un treno merci) e questa è già una notizia ma bisogna capire che ne sarà della grande infrastruttura di interscambio. Si può festeggiare oggi, ma il brindisi (o per meglio dire la corsa del treno) è arrivato con vistoso ritardo. Ma almeno il **porto di Gioia Tauro** è collegato all' Italia via terra. Finalmente... Grazie al subentronella concessionesi è superato lo stallo.



GIOIA TAURO Aponte: «Ora sull' export siamo competitivi»

Finalmente arriva il primo treno al gateway ferroviario del porto

GIOIA TAURO - Si concretizza l' impegno di Gianluigi Aponte e cioè fare di Gioia Tauro non solo un porto di transhipment ma soprattutto uno porto gateway, uno scalo capace di operare sull' import ed export grazie all' intermodalità. Ieri, nella tarda mattinata, infatti, è arrivato proveniente dall' interporto di Nola il primo treno carico di container destinati all' export. Nel pomeriggio la destinazione al contrario per l' import. E' l' inizio, si spera, di un lungo e duraturo percorso di sviluppo che dalle attività del porto deve portare a nuove dimensioni di crescita delle possibilità dell' in dotto. Un giorno storico, dunque, per lo scalo, anche in vista dei consolidati impegni del patron Aponte a cui si deve il rilancio del terminal che quest' anno ha riconquistato la leadership del movimento container in Italia e tra i primi di Europa. Gioia Tauro quest' anno chiuderà con una movimentazione di quasi 3 milioni e 200 mila teus, registrando un incremento del 25% rispetto all' anno precedente e con quasi 15 mila arrivi di navi in più sull' anno prima. «Crescita dei volumi, intermodalità, diversificazione delle attività portuali e nuove assunzioni - ha detto ieri in conferenza stampa il Commissario straordinario della Port **Authority** Andrea Agostinelli - sono le

parole chiave con cui lo scalo di Gioia Tauro chiude il 2020 e guarda ai prossimi anni». Un porto unico in Italia nel quale arrivano ogni settimana portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e con una capacità di portata superiore ai 23 milateus. Sono lontani, dunque i tempi nei quali a Gioia Tauro si ipotizzava persino la chiusura del terminal come accadde a Taranto o a Cagliari. L' arrivo di Msc come azionista della Med Center Container Terminal ha stravolto in positivo il contesto portuale, quello intermodale e in futuro forse se le cose verranno realizzate anche quello della cantieristica navale. Sembrano passati secoli da quando l' ex Ministro ai Trasporti, il genovese Burlando, minacciò di cacciare l' ex presidente delle Ferrovie Necci, se avesse fatto partire da Gioia Tauro un solo treno. Si era a metà degli anni '90 e il terminal gioiese era da poco partito. In pochi anni aveva macinato record su record e poteva minacciare seriamente i nodi logistici ed intermodali di Genova o di Trieste. Per anni lo scalo venne isolato da vetuste linee ferroviarie, da un raccordo malfunzionante con la rete nazionale oggi di Rfi, che finalmente nei giorni scorsi è diventata ufficialmente proprietaria della tratta ferroviaria che collega il porto dalla stazione di Rosarno. Ma tutto ciò può essere vano compresi gli sforzi di Aponte se proprio Rfi non completerà l' ammodernamento del tratto tirrenico ferroviario fino a Paola e delle stazioni fino a SibariMetaponto che serve ad innescare la linea ad alta capacità dell' Adriatico. C' era soddisfazione ieri, durante la presentazione dell' arrivo del treno che dà anche la via libera al gateway intermodale completato lo scorso anno ed affidato in concessione ad Mct dopo la rinuncia di Sogemar, società del gruppo Contship che si era aggiudicato il bando. Intorno al gateway vi è inoltre l' interporto, una grande area di ben 375 mila metri quadrati il cui appeal è ingentissimo visto che è posizionato con raccordi ferroviari e viari ma che ha anche area disponibili ad attrarre colossi della logistica. La conferenza stampa si è svolta con la presenza anche dell' assessore regionale alle Infrastrutture Domenico Catalfamo, l' amministratore delegato di Mct Antonio Testi e il commissario Es Rosanna Nisticò.



Porti:Gioia Tauro,parte collegamento intermodale ferroviario

Aperto gateway. Agostinelli:si realizza sogno frutto impegno

(ANSA) - GIOIA TAURO, 16 DIC - Da oggi il porto di Gioia Tauro realizza il collegamento intermodale ferroviario. E' arrivato da poco, infatti, il primo treno carico di container proveniente dall' interporto di Nola che trasporta i container che verranno successivamente imbarcati dal terminal di Gioia Tauro. Una svolta epocale per lo scalo calabrese che, di fatto, dà il via all' apertura del gateway realizzato dall' **autorità portuale** e dato in concessione dopo la rinuncia della società Sogemar ad Mct. Gioia Tauro così vince una scommessa lanciata anni fa e diventa formalmente non solo porto di transhipment ma anche uno scalo gateway. "Da oggi - ha detto il commissario dell' **autorità portuale** Andrea Agostinelli - si realizza il sogno dell' avvio dell' intermodalità, frutto di un lavoro e di un impegno imponente che consentirà allo scalo di Gioia Tauro di continuare ad essere un' infrastruttura strategica nella quale si possono intercettare parte dei traffici che dal Far East arrivano in Europa". Il gateway ferroviario si estende all' interno dell' area doganale nella zona già destinata ad interporto che occupa una superficie di 325mila metri quadrati nei quali esistono sei fasce di binari di 3825 metri dei quali 2761 nell' area del terminal contenitori e 1064 nel terminal intermodale. Numeri che sono in linea con i maggiori hub ferroviari europei. L' avvio dell' attività intermodale è stata presentata dal commissario Agostinelli insieme all' assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, Domenica Catalfamo e all' amministratore delegato di Mct Antonio Testi. Presente anche il commissario Zes Rosanna Nisticò. Il prossimo treno è previsto per il 23 dicembre e a cominciare dal nuovo anno l' arrivo dei convogli sarà settimanale. (ANSA).



Gioia Tauro: crescita volumi, intermodalità, assunzioni tra le parole chiave del 2020

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 16 DIC Per il **porto** di **Gioia Tauro**, l'anno in corso è quello della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment e tra gli scali di settore più importanti del Mediterraneo. A suggellare il percorso compiuto è la crescita dei traffici balzati in avanti di circa il 25%, per un totale di movimentazione annuale di oltre 3 milioni di teus. Prima di giungere a questo importante risultato, diversi sono stati i passi compiuti. L'anno è iniziato con l'attracco alle banchine portuali di tre grandi gru del tipo gantry cranes, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da oltre 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre 24 file di container. Unico scalo nazionale e tra i pochi nel Mediterraneo, ogni settimana giungono a **Gioia Tauro** i giganti del mare: portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e con una capacità di portata superiore ai 22 mila teus. Per garantire queste performances, l'Autorità portuale ha dato avvio ad un programma triennale di lavori di spianamento delle dune sottomarine, create dalle eliche delle navi in entrata nel canale portuale, per un valore di 3,5 milioni di euro. In questo modo è stata assicurata la profondità del canale per permettere l'attracco in sicurezza delle mega portacontainer di ultima generazione. Nello stesso anno, si è giunti all'apertura dello scalo all'ingresso delle navi ultra-large (lunghezza 400 metri) anche di notte. Si tratta di una decisione strategica adottata in sinergia con l'Autorità marittima, per incrementare l'operatività dello scalo e così l'ulteriore crescita dei suoi traffici. L'obiettivo è stato raggiunto attraverso l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. Per completare la piena funzionalità del terminal, l'Ente ha, altresì, deciso di partecipare ad un investimento di oltre 8 milioni di euro, destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina e l'adeguamento strutturale della pavimentazione. Tra le altre scommesse vinte la definizione del percorso che porterà all'avvio del gateway ferroviario, già completato dall'Autorità portuale, che sarà gestito dalla società MCT spa. Si tratta di un importante passo che consentirà l'esercizio del traffico ferroviario portuale, grazie anche alla cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Si giunge così alla concreta configurazione del **porto** di **Gioia Tauro** come **porto** gateway e non solo di transhipment. Con lo sguardo all'occupazione, in azione sinergica con i Ministeri competenti, è stata trovata la soluzione giuridico-legislativa per ampliare il numero degli iscritti all'Agenzia portuale. Una determinazione innovativa che ha permesso, anche, ai lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 della legge 84/94 di confluire nella **Gioia Tauro** Port Agency. Si tratta di circa 70 lavoratori che rischiavano di uscire, definitivamente, dal mercato del lavoro. Nel corso dell'anno, sono stati portati a termine una serie di concorsi pubblici, al fine di completare la disponibilità delle posizioni lavorative della pianta organica dell'Ente. L'obiettivo è stato quello di dare supporto alla piena operatività degli uffici che, pur con egregi risultati, anche evidenziati dalla relazione annuale della Corte dei Conti, necessita di ulteriore forza lavoro per rispondere, in modo ancora più celere, alle istanze lavorative che giungono da tutti gli scali ricadenti nella propria circoscrizione. Per dare supporto alle operazioni di pilotaggio delle mega portacontainer lungo il canale, l'Autorità portuale di **Gioia Tauro** ha acquistato un sistema di rilevamento Channel Pilot MK3, dato in comodato d'uso alla Compagnia dei piloti del **porto**. Si tratta di una strumentazione, dotata di sistema di geo-localizzazione, capace di offrire una vasta gamma di dati di precisione a supporto delle attività di manovra, in grado di aumentare la sicurezza in tutte le situazioni di scarsa



FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

visibilità, come accade nel corso delle ore notturne, o anche per motivi dimensionali, come nel caso di ingresso e manovra delle grandi navi che operano in spazi ristretti. Nel suo futuro, attraverso una specifica programmazione, si punta al nuovo bacino di carenaggio che, una volta costruito grazie a 30 milioni di euro di Fondo per la progettazione delle opere prioritarie, consentirà la manutenzione delle grandi portacontainer. Si potrà, così, dare avvio alla diversificazione delle attività portuali, oltre il transhipment, che permetterà un importante e cospicuo aumento dei posti di lavoro.

La svolta epocale di Gioia Tauro. Firmato il contratto tra l' AP e MCT spa. In porto il primo treno

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 16 DIC Dal transhipment al gateway, la svolta epocale del **porto** di **Gioia Tauro** passa attraverso il collegamento ferroviario, realizzato e collaudato dall'Autorità portuale in 4 anni, che oggi diviene concreta realtà ed amplia, in modo esponenziale, il mercato di riferimento dello scalo. Con l'arrivo del primo treno, nel corso dell'odierna mattinata, l'ultimo è transitato sui vecchi binari del Terminal nel 2015, **Gioia Tauro** vince la scommessa, lanciata diversi anni fa. A darne notizia è il commissario straordinario Andrea Agostinelli, che parla di momento storico dopo l'odierna sottoscrizione del contratto per la gestione del Terminal, tra l'Ente e la MedCenter Terminal Container. Si tratta di un'infrastruttura strategica, complementare al transhipment, che avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. Da oggi, lo scalo calabrese punta, così, ad essere un gateway terrestre comunitario, inserito a pieno titolo nell'asse trans-europeo del corridoio Helsinki La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diversi settori di trasporto. Logistica ed intermodalità diventano, così, realtà concrete. Il gateway ferroviario di **Gioia Tauro** si estende nel territorio compreso tra i Comuni di **Gioia Tauro** e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all'interno del **porto**, nell'area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container e nella zona dell'interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminal contenitori e di 1064 nel terminal intermodale. Si tratta di caratteristiche importanti a livello internazionale perché evidenziano le specifiche peculiarità del Terminal, che risulta essere in linea con i maggiori hub ferroviari europei. Del resto, alla base della sua ottimale funzionalità vi è l'assenza di rotture di carico aggiuntive e le distanze del terminal adeguate agli standard internazionali. Ad animare il progetto, anche, il pieno rispetto della normativa vigente in materia ambientale, richiesta a livello europeo. A tale proposito, l'infrastruttura punta, ad incrementare l'utilizzo di una mobilità ambientale sostenibile, a ridurre i tempi di percorrenza delle merci, a diminuire i costi di trasporto e l'inquinamento prodotto dal sistema di trasporto su gomma. Non ultimo, mira a massimizzare le ricadute economiche e territoriali legati alla logistica complessiva. Nel ripercorrere la sua storia, la prima nota risale al 2013, quando l'Autorità Portuale di **Gioia Tauro**, ente attuatore della progettazione e della gara per la realizzazione del gateway ferroviario, redasse lo studio di fattibilità, approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dello Sviluppo Economico e dalla Regione Calabria. Dal quel giorno, diversi sono stati gli eventi che hanno, da una parte, ampliato i tempi della concretizzazione dell'opera, ma, nel contempo, tanti altri importanti scelte strategiche hanno creato le condizioni essenziali per offrire un nuovo percorso di crescita al **porto** di **Gioia Tauro**. Così, dopo la progettazione, realizzazione ed il collaudo del gateway, si è giunti a conquistare, anche, l'ultimo miglio con la cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Oggi si definisce la sua partenza, grazie alla sottoscrizione del contratto tra l'Ente, guidato da Andrea Agostinelli, e la Medcenter Container Terminal, che gestirà lo scalo ferroviario del **porto** di **Gioia Tauro**.



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto Gioia Tauro: parte collegamento intermodale ferroviario

Gioia Tauro (Reggio Calabria) - Da oggi il porto di Gioia Tauro realizza il collegamento intermodale ferroviario. E' arrivato da poco, infatti, il primo treno carico di container proveniente dall'interporto di Nola che trasporta i container che verranno successivamente imbarcati dal terminal di Gioia Tauro. Una svolta epocale per lo scalo calabrese che, di fatto, dà il via all'apertura del gateway realizzato dall'autorità portuale e dato in concessione dopo la rinuncia della società Sogemar ad Mct. Gioia Tauro così vince una scommessa lanciata anni fa e diventa formalmente non solo porto di transhipment ma anche uno scalo gateway. "Da oggi - ha detto il commissario dell'autorità portuale **Andrea Agostinelli** - si realizza il sogno dell'avvio dell'intermodalità, frutto di un lavoro e di un impegno imponente che consentirà allo scalo di Gioia Tauro di continuare ad essere un'infrastruttura strategica nella quale si possono intercettare parte dei traffici che dal Far East arrivano in Europa". Il gateway ferroviario si estende all'interno dell'area doganale nella zona già destinata ad interporto che occupa una superficie di 325 mila metri quadrati nei quali esistono sei fasce di binari di 3825 metri dei quali 2761 nell'area del terminal contenitori e 1064 nel terminal intermodale. Numeri che sono in linea con i maggiori hub ferroviari europei. L'avvio dell'attività intermodale è stata presentata dal commissario **Agostinelli** insieme all'assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, Domenica Catalfamo e all'amministratore delegato di Mct Antonio Testi. Presente anche il commissario Zes Rosanna Nisticò. Il prossimo treno è previsto per il 23 dicembre e a cominciare dal nuovo anno l'arrivo dei convogli sarà settimanale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il porto di Gioia Tauro si appresta a chiudere il 2020 con un rialzo del +25% del traffico dei container

Il primo treno è arrivato in **porto**. Firmato il contratto che assegna la gestione dello scalo ferroviario a MCT Il 2020 si è rivelato essere un anno assai importante per il **porto** di **Gioia Tauro**, sia perché ha contrassegnato il rilancio dello scalo calabrese sul mercato mondiale dei trasporti marittimi containerizzati sia per il fatto che, proprio oggi, in **porto** è arrivato il primo treno dopo che l'ultimo convoglio ferroviario era giunto nello scalo nel 2015 transitando sui vecchi binari. «Da oggi - ha sottolineato il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di **Gioia Tauro**, Andrea Agostinelli - il **porto** di **Gioia Tauro** non è più solo di transhipment. A volte si abusa dell'aggettivo "storico", ma - ha evidenziato - credo che nella fattispecie indichi esattamente l'importanza di questo risultato, frutto di un lavoro certosino per separare le aree operative del terminal su cui si effettuerà il servizio ferroviario da altre aree extra portuali sulle quali la Regione Calabria sta predisponendo una soluzione transattiva di soddisfazione per gli interessi regionali, del Corap e di questa Autorità Portuale». Agostinelli ha specificato che il gateway ferroviario, realizzato e collaudato dall'Autorità Portuale in quattro anni, è un'infrastruttura strategica, complementare al transhipment, inserita a pieno titolo nell'asse transeuropeo del corridoio Helsinki - La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diversi settori di trasporto, e avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. L'authority portuale ha ricordato che il gateway ferroviario si estende nel territorio compreso tra i Comuni di **Gioia Tauro** e di San Ferdinando e in parte si sviluppa all'interno del **porto**, nell'area doganale in concessione al terminalista Medcenter Container Terminal (MCT) e nella zona dell'interporto. Il gateway occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2.761 nell'area del terminal contenitori e 1.064 nel terminal intermodale. L'avvio odierno dell'attività ferroviaria è stato ufficializzato anche con la sottoscrizione del contratto tra l'ente portuale e la MCT che gestirà lo scalo ferroviario del **porto** di **Gioia Tauro**, passo che consentirà l'esercizio del traffico ferroviario portuale grazie anche alla cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno.

Quanto al rilancio concretizzatosi quest'anno dell'attività del **porto** calabrese nell'ambito del network mondiale dei servizi marittimi containerizzati, con la riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment, l'Autorità Portuale ha precisato che la ripresa si manifesta con un incremento del +25% circa del traffico dei container movimentato nel 2020 dal **porto** di **Gioia Tauro** rispetto all'anno precedente. Ad oggi, infatti, sono 3,15 i milioni di contenitori passati attraverso lo scalo dall'inizio di quest'anno. L'Autorità Portuale ha elencato alcune delle iniziative attuate dall'ente per promuovere questa ripresa, a partire dal programma triennale di lavori di spianamento delle dune sottomarine create dalle eliche delle navi in entrata nel canale portuale, per assicurare la profondità del canale e permettere l'attracco in sicurezza delle mega portacontainer di ultima generazione, all'apertura dello scalo all'ingresso delle grandi navi della lunghezza di oltre 400 metri anche di notte così da incrementare l'operatività e produttività dello scalo. Inoltre all'inizio di quest'anno sono giunte in **porto** tre nuove gru di banchina, tra le più grandi al mondo, in grado di lavorare navi della capacità di oltre 22mila teu. L'ente ha evidenziato inoltre che il 2020 è stato un anno positivo pure sotto l'aspetto dell'occupazione, grazie



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

anche alla definizione in accordo con i ministeri competenti di una soluzione giuridico-legislativa per ampliare il numero degli iscritti all'agenzia per il lavoro portuale che ha permesso anche ai lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 della legge 84/94 - circa 70 persone che rischiavano di uscire definitivamente dal mercato del lavoro - di confluire nella Gioia Tauro Port Agency.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, primo treno in porto. Firmato accordo AdSP-MedCenter

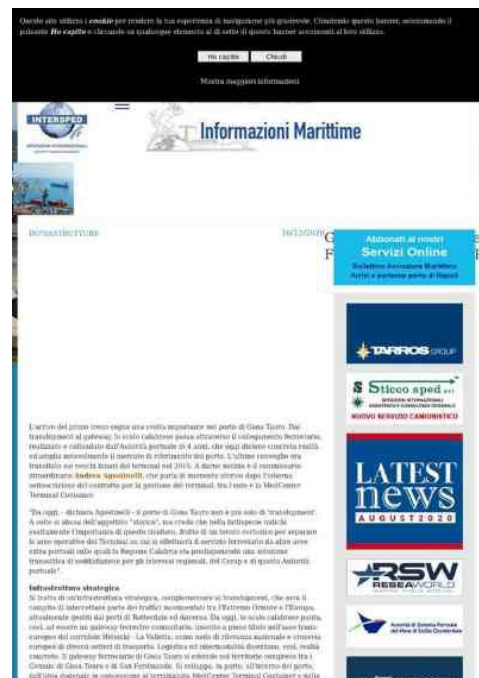
L'ultimo convoglio era transitato sui vecchi binari del terminal nel 2015

L'arrivo del primo treno segna una svolta importante nel **porto** di **Gioia Tauro**.

Dal transhipment al gateway, lo scalo calabrese passa attraverso il collegamento ferroviario, realizzato e collaudato dall'Autorità portuale in 4 anni, che oggi diviene concreta realtà ed amplia notevolmente il mercato di riferimento del **porto**. L'ultimo convoglio era transitato sui vecchi binari del terminal nel 2015. A darne notizia è il commissario straordinario Andrea Agostinelli, che parla di momento storico dopo l'odierna sottoscrizione del contratto per la gestione del terminal, tra l'ente e la MedCenter Terminal Container.

"Da oggi, - dichiara Agostinelli - il **porto** di **Gioia Tauro** non è più solo di 'transhipment'. A volte si abusa dell'aggettivo "storico", ma credo che nella fattispecie indichi esattamente l'importanza di questo risultato, frutto di un lavoro certosino per separare le aree operative del Terminal su cui si effettuerà il servizio ferroviario da altre aree extra portuali sulle quali la Regione Calabria sta predisponendo una soluzione transattiva di soddisfazione per gli interessi regionali, del Corap e di questa Autorità portuale".

Infrastruttura strategica Si tratta di un'infrastruttura strategica, complementare al transhipment, che avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. Da oggi, lo scalo calabrese punta, così, ad essere un gateway terrestre comunitario, inserito a pieno titolo nell'asse trans-europeo del corridoio Helsinki - La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diversi settori di trasporto. Logistica ed intermodalità diventano, così, realtà concrete. Il gateway ferroviario di **Gioia Tauro** si estende nel territorio compreso tra i Comuni di **Gioia Tauro** e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all'interno del **porto**, nell'area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container e nella zona dell'interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminal contenitori e di 1064 nel terminal intermodale. Le peculiarità Si tratta di caratteristiche importanti a livello internazionale perché evidenziano le specifiche peculiarità del terminal, che risulta essere in linea con i maggiori hub ferroviari europei. Del resto, alla base della sua ottimale funzionalità vi è l'assenza di rotture di carico aggiuntive e le distanze del terminal adeguate agli standard internazionali. Ad animare il progetto, anche, il pieno rispetto della normativa vigente in materia ambientale, richiesta a livello europeo. A tale proposito, l'infrastruttura punta, ad incrementare l'utilizzo di una mobilità ambientale sostenibile, a ridurre i tempi di percorrenza delle merci, a diminuire i costi di trasporto e l'inquinamento prodotto dal sistema di trasporto su gomma. Non ultimo, mira a massimizzare le ricadute economiche e territoriali legati alla logistica complessiva. L'iter dell'opera Nel ripercorrere la sua storia, la prima nota risale al 2013, quando l'Autorità Portuale di **Gioia Tauro**, ente attuatore della progettazione e della gara per la realizzazione del gateway ferroviario, redasse lo studio di fattibilità, approvato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal ministero dello Sviluppo Economico e dalla Regione Calabria. Dal quel giorno, diversi sono stati gli eventi che hanno, da una parte, ampliato i tempi della concretizzazione dell'opera, ma, nel contempo, tanti altri importanti scelte strategiche hanno creato le condizioni essenziali per offrire un nuovo percorso di crescita al **porto** di **Gioia Tauro**. Ultimo miglio Così, dopo la progettazione, realizzazione ed il collaudo del gateway, si è giunti a conquistare, anche, l'ultimo miglio con la cessione della gestione, a cura di Rfi, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Oggi



si definisce la sua partenza, grazie alla sottoscrizione



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

del contratto tra l' ente, guidato da Andrea Agostinelli, e la Medcenter Container Terminal, che gestirà lo scalo ferroviario del porto di Gioia Tauro.

Porto Gioia Tauro, arriva il primo treno merci al gateway ferroviario

Giornata storica per il terminal calabrese. L'arrivo del convoglio annunciato in una conferenza stampa tenuta alla port authority dal commissario straordinario Andrea Agostinelli

di Redazione

È arrivato oggi al porto di **Gioia Tauro** il primo treno merci, il secondo arriverà il 23 dicembre e col nuovo anno il gateway ferroviario inizierà il servizio ferroviario a tutti gli effetti. Il carico proveniente dall'interporto di Nola trasporta i container che verranno successivamente imbarcati dal terminal di **Gioia Tauro**. «Svolta epocale» L'avvio dell'attività intermodale è stata presentata dal commissario straordinario dell'**Autorità portuale di Gioia Tauro** **Andrea Agostinelli** insieme all'assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, Domenica Catalfamo e all'amministratore delegato di Mct Antonio Testi. Presente anche il commissario Zes Rosanna Nisticò. «Una svolta epocale per il porto di **Gioia Tauro**» ha commentato **Agostinelli**, che stamani in conferenza stampa ha annunciato la firma del contratto per la gestione del Terminal tra **autorità portuale** e la società MedCenter Terminal Container spa. «Da oggi - ha dichiarato **Agostinelli** - il porto di **Gioia Tauro** non è più solo di transhipment». Il gateway Il gateway ferroviario si estende in un territorio compreso tra i comuni di **Gioia Tauro** e San Ferdinando e si sviluppa nell'area doganale in concessione al terminalista Mct e nella zona dell'interporto, con una superficie di 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2761 in area terminale contenitori e di 1064 nel terminale intermodale. In particolare tre aste da 825 metri ciascuna consentiranno di far partire convogli merci di lunghezza europea da 750 metri. Aumento traffici L'anno orribile della pandemia si chiude per il porto di **Gioia Tauro** con una crescita di traffici in controtendenza pari al 25% , per un totale di movimentazione annuale di oltre 3 milioni di teus. L'annuncio è stato dato stamani dal commissario straordinario **Agostinelli**. L'anno è iniziato con l'attracco alle banchine portuali di tre grandi gru del tipo gantry cranes, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da oltre 22mila teus con un braccio d'estensione che copre 24 file di container.



Primo treno nel porto di Gioia Tauro

Firmato il contratto tra l'Autorità portuale e la società MCT Spa

Redazione

GIOIA TAURO Questa mattina è arrivato il primo treno nel porto di Gioia Tauro, una svolta epocale per questo scalo che passa dal transhipment al gateway, attraverso il collegamento ferroviario realizzato e collaudato dall'Autorità portuale in quattro anni e che oggi diviene concreta realtà ed amplia, in modo esponenziale, il mercato di riferimento dello scalo. Con l'arrivo del primo treno stamani, l'ultimo era transitato sui vecchi binari del Terminal nel 2015, Gioia Tauro vince la scommessa, lanciata diversi anni fa. A darne notizia è il commissario straordinario Andrea Agostinelli, che parla di momento storico dopo l'odierna sottoscrizione del contratto per la gestione del Terminal, tra l'Ente e la MedCenter Terminal Container. Da oggi, dichiara Agostinelli il porto di Gioia Tauro non è più solo di transhipment'. A volte si abusa dell'aggettivo storico', ma credo che nella fattispecie indichi esattamente l'importanza di questo risultato, frutto di un lavoro certosino per separare le aree operative del Terminal su cui si effettuerà il servizio ferroviario da altre aree extra portuali sulle quali la Regione Calabria sta predisponendo una soluzione transattiva di soddisfazione per gli interessi regionali, del Corap e di questa Autorità portuale. Si tratta di un'infrastruttura strategica, complementare al transhipment, che avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. Da oggi, lo scalo calabrese punta, così, ad essere un gateway terrestre comunitario, inserito a pieno titolo nell'asse trans-europeo del corridoio Helsinki La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diversi settori di trasporto. Logistica ed intermodalità diventano, così, realtà concrete. Il gateway ferroviario di Gioia Tauro si estende nel territorio compreso tra i Comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all'interno del porto, nell'area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container e nella zona dell'interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminal contenitori e di 1064 nel terminal intermodale. Si tratta di caratteristiche importanti a livello internazionale perché evidenziano le specifiche peculiarità del Terminal, che risulta essere in linea con i maggiori hub ferroviari europei. Del resto, alla base della sua ottimale funzionalità vi è l'assenza di rotture di carico aggiuntive e le distanze del terminal adeguate agli standard internazionali. Ad animare il progetto, anche, il pieno rispetto della normativa vigente in materia ambientale, richiesta a livello europeo. A tale proposito, l'infrastruttura punta, ad incrementare l'utilizzo di una mobilità ambientale sostenibile, a ridurre i tempi di percorrenza delle merci, a diminuire i costi di trasporto e l'inquinamento prodotto dal sistema di trasporto su gomma. Non ultimo, mira a massimizzare le ricadute economiche e territoriali legati alla logistica complessiva. Nel ripercorrere la sua storia, la prima nota risale al 2013, quando l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, ente attuatore della progettazione e della gara per la realizzazione del gateway ferroviario, redasse lo studio di fattibilità, approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dello Sviluppo Economico e dalla Regione Calabria. Dal quel giorno, diversi sono stati gli eventi che hanno, da una parte, ampliato i tempi della concretizzazione dell'opera, ma, nel contempo, tanti altri importanti scelte strategiche hanno creato le condizioni essenziali per offrire



un nuovo percorso di crescita al porto di Gioia Tauro. Così, dopo la progettazione, realizzazione ed il collaudo del gateway, si è giunti a conquistare, anche, l'ultimo miglio con la cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Oggi si definisce la sua partenza, grazie alla sottoscrizione del contratto tra l'Ente, guidato da Andrea Agostinelli, e la Medcenter



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Container Terminal, che gestirà lo scalo ferroviario del porto di Gioia Tauro.

Gioia Tauro riconquista primato del transhipment

Il porto chiude bene il 2020 e guarda con fiducia ai prossimi anni

Redazione

GIOIA TAURO Per il porto di Gioia Tauro, l'anno che sta per concludersi è quello della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment e tra gli scali di settore più importanti del Mediterraneo. A suggellare il percorso compiuto è la crescita dei traffici balzati in avanti di circa il 25%, per un totale di movimentazione annuale di oltre 3 milioni di teu. Di seguito l'Autorità portuale guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, elenca i principali eventi che hanno caratterizzato l'attività dello scalo in quest'anno che non sarà ricordato solo per il Covid-19. Gru gantry cranes L'anno è iniziato con l'attracco alle banchine portuali di tre grandi gru del tipo gantry cranes, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da oltre 22 mila teu con un braccio d'estensione che copre 24 file di container. Unico scalo nazionale e tra i pochi nel Mediterraneo, ogni settimana giungono a Gioia Tauro i giganti del mare: portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e con una capacità di portata superiore ai 22 mila teu. Per garantire queste performances, l'Autorità portuale ha dato avvio ad un programma triennale di lavori di spianamento delle dune sottomarine, create dalle eliche delle navi in entrata nel canale portuale, per un valore di 3,5 milioni di euro. In questo modo è stata assicurata la profondità del canale per permettere l'attracco in sicurezza delle mega portacontainer di ultima generazione. Navi ultra-large Nello stesso anno, si è giunti all'apertura dello scalo all'ingresso delle navi ultra-large (lunghezza 400 metri) anche di notte. Si tratta di una decisione strategica adottata in sinergia con l'Autorità marittima, per incrementare l'operatività dello scalo e così l'ulteriore crescita dei suoi traffici. L'obiettivo è stato raggiunto attraverso l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. Risanamento della banchina Per completare la piena funzionalità del terminal, l'Ente ha, altresì, deciso di partecipare ad un investimento di oltre 8 milioni di euro, destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina e l'adeguamento strutturale della pavimentazione. Gateway ferroviario Tra le altre scommesse vinte la definizione del percorso che porterà all'avvio del gateway ferroviario, già completato dall'Autorità portuale, che sarà gestito dalla società MCT spa. Si tratta di un importante passo che consentirà l'esercizio del traffico ferroviario portuale, grazie anche alla cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Si giunge così alla concreta configurazione del porto di Gioia Tauro come porto gateway e non solo di transhipment. Occupazione Con lo sguardo all'occupazione, in azione sinergica con i Ministeri competenti, è stata trovata la soluzione giuridico-legislativa per ampliare il numero degli iscritti all'Agenzia portuale. Una determinazione innovativa che ha permesso, anche, ai lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 della legge 84/94 di confluire nella Gioia Tauro Port Agency. Si tratta di circa 70 lavoratori che rischiavano di uscire, definitivamente, dal mercato del lavoro. Nel corso dell'anno, sono stati portati a termine una serie di concorsi pubblici, al fine di completare la disponibilità delle posizioni lavorative della pianta organica dell'Ente. L'obiettivo è stato quello di dare supporto alla piena operatività degli uffici che, pur con egregi risultati, anche evidenziati dalla relazione annuale della Corte dei Conti, necessita di ulteriore forza lavoro per rispondere, in modo ancora più celere, alle istanze lavorative che giungono da



tutti gli scali ricadenti nella propria circoscrizione. Servizio di pilotaggio Per dare supporto alle operazioni di pilotaggio delle mega portacontainer lungo il canale, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha acquistato un sistema di rilevamento Channel Pilot MK3, dato in comodato d'uso alla Compagnia dei piloti del porto. Si tratta di una strumentazione, dotata di sistema di geo-localizzazione,



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

capace di offrire una vasta gamma di dati di precisione a supporto delle attività di manovra, in grado di aumentare la sicurezza in tutte le situazioni di scarsa visibilità, come accade nel corso delle ore notturne, o anche per motivi dimensionali, come nel caso di ingresso e manovra delle grandi navi che operano in spazi ristretti. Nuovo bacino di carenaggio Nel suo futuro, attraverso una specifica programmazione, si punta al nuovo bacino di carenaggio che, una volta costruito grazie a 30 milioni di euro di Fondo per la progettazione delle opere prioritarie, consentirà la manutenzione delle grandi portacontainer. Si potrà, così, dare avvio alla diversificazione delle attività portuali, oltre il transhipment, che permetterà un importante e cospicuo aumento dei posti di lavoro.

Gioia Tauro, contratto tra l' Autorità portuale e la società MCT spa

GAM EDITORI

17 dicembre 2020 - Dal transhipment al gateway, la svolta epocale del **porto** di **Gioia Tauro** passa attraverso il collegamento ferroviario, realizzato e collaudato dall' Autorità portuale in 4 anni, che oggi diviene concreta realtà ed amplia, in modo esponenziale, il mercato di riferimento dello scalo. Con l' arrivo del primo treno, ieri, l' ultimo è transitato sui vecchi binari del Terminal nel 2015, **Gioia Tauro** vince la scommessa, lanciata diversi anni fa. A darne notizia è il commissario straordinario Andrea Agostinelli, che parla di momento storico dopo l' odierna sottoscrizione del contratto per la gestione del Terminal, tra l' Ente e la MedCenter Terminal Container. "Da oggi, - dichiara Agostinelli - il **porto** di **Gioia Tauro** non è più solo di "transhipment". A volte si abusa dell' aggettivo "storico", ma credo che nella fattispecie indichi esattamente l' importanza di questo risultato, frutto di un lavoro certosino per separare le aree operative del Terminal su cui si effettuerà il servizio ferroviario da altre aree extra portuali sulle quali la Regione Calabria sta predisponendo una soluzione transattiva di soddisfazione per gli interessi regionali, del Corap e di questa Autorità portuale". Si tratta di un' infrastruttura strategica, complementare al transhipment, che avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l' Estremo Oriente e l' Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. Lo scalo calabrese punta, così, ad essere un gateway terrestre comunitario, inserito a pieno titolo nell' asse trans-europeo del corridoio Helsinki - La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diversi settori di trasporto. Logistica ed intermodalità diventano, così, realtà concrete. Il gateway ferroviario di **Gioia Tauro** si estende nel territorio compreso tra i Comuni di **Gioia Tauro** e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all' interno del **porto**, nell' area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container e nella zona dell' interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminal contenitori e di 1064 nel terminal intermodale.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro. Firmato il contratto tra l' Autorità portuale e la società MCT spa. Oggi è giunto in porto il primo treno

Redazione ReggioTV

Gioia Tauro. Dal transhipment al gateway, la svolta epocale del porto di **Gioia Tauro** passa attraverso il collegamento ferroviario, realizzato e collaudato dall' **Autorità portuale** in 4 anni, che oggi diviene concreta realtà ed amplia, in modo esponenziale, il mercato di riferimento dello scalo. Con l' arrivo del primo treno, nel corso dell' odierna mattinata, l' ultimo è transitato sui vecchi binari del Terminal nel 2015, **Gioia Tauro** vince la scommessa, lanciata diversi anni fa. A darne notizia è il commissario straordinario Andrea Agostinelli, che parla di momento storico dopo l' odierna sottoscrizione del contratto per la gestione del Terminal, tra l' Ente e la MedCenter Terminal Container. Si tratta di un' infrastruttura strategica, complementare al transhipment, che avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l' Estremo Oriente e l' Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. Da oggi, lo scalo calabrese punta, così, ad essere un gateway terrestre comunitario, inserito a pieno titolo nell' asse trans-europeo del corridoio Helsinki - La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diversi settori di trasporto. Logistica ed intermodalità diventano, così, realtà concrete. Il gateway ferroviario di **Gioia Tauro** si estende nel territorio compreso tra i Comuni di **Gioia Tauro** e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all' interno del porto, nell' area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container e nella zona dell' interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminal contenitori e di 1064 nel terminal intermodale. Si tratta di caratteristiche importanti a livello internazionale perché evidenziano le specifiche peculiarità del Terminal, che risulta essere in linea con i maggiori hub ferroviari europei. Del resto, alla base della sua ottimale funzionalità vi è l' assenza di rotture di carico aggiuntive e le distanze del terminal adeguate agli standard internazionali. Ad animare il progetto, anche, il pieno rispetto della normativa vigente in materia ambientale, richiesta a livello europeo. A tale proposito, l' infrastruttura punta, ad incrementare l' utilizzo di una mobilità ambientale sostenibile, a ridurre i tempi di percorrenza delle merci, a diminuire i costi di trasporto e l' inquinamento prodotto dal sistema di trasporto su gomma. Non ultimo, mira a massimizzare le ricadute economiche e territoriali legati alla logistica complessiva. Nel ripercorrere la sua storia, la prima nota risale al 2013, quando l' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro**, ente attuatore della progettazione e della gara per la realizzazione del gateway ferroviario, redasse lo studio di fattibilità, approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dello Sviluppo Economico e dalla Regione Calabria. Dal quel giorno, diversi sono stati gli eventi che hanno, da una parte, ampliato i tempi della concretizzazione dell' opera, ma, nel contempo, tanti altri importanti scelte strategiche hanno creato le condizioni essenziali per offrire un nuovo percorso di crescita al porto di **Gioia Tauro**. Così, dopo la p rogettazione, realizzazione ed il collaudo del gateway, si è giunti a conquistare, anche, l' ultimo miglio con la cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Oggi si definisce la sua partenza, grazie alla sottoscrizione del contratto tra l' Ente, guidato da Andrea Agostinelli, e la Medcenter Container Terminal, che gestirà lo scalo ferroviario del porto di **Gioia Tauro**. 16-12-2020 13:13.



DA OGGI LO SCALO CALABRESE PUNTA AD ESSERE UN GATEWAY TERRESTRE COMUNITARIO

Gioia Tauro. Firmato il contratto tra l'Autorità portuale e la società MCT spa. Oggi è giunto in porto il primo treno

Gioia Tauro. Dal transhipment al gateway, la svolta epocale del porto di Gioia Tauro passa attraverso il collegamento ferroviario, realizzato e collaudato dall'Autorità portuale in 4 anni, che oggi diviene concreta realtà ed amplia, in modo esponenziale, il mercato di riferimento dello scalo. Con l'arrivo del primo treno, nel corso dell'odierna mattinata, l'ultimo è transitato sui vecchi binari del Terminal nel 2015. Gioia Tauro vince la scommessa, lanciata diversi anni fa. A darne notizia è il commissario straordinario Andrea Agostinelli, che parla di momento storico dopo l'odierna sottoscrizione del contratto per la gestione del Terminal, tra l'Ente e la MedCenter Terminal Container. Si tratta di un'infrastruttura strategica, complementare al transhipment, che avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa.

Da oggi, lo scalo calabrese punta, così, ad essere un gateway terrestre comunitario, inserito a pieno titolo nell'asse trans-europeo del corridoio Helsinki - La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diversi settori di trasporto. Logistica ed intermodalità diventano, così, realtà concrete. Il gateway ferroviario di Gioia Tauro si estende nel territorio compreso tra i Comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all'interno del porto, nell'area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container e nella zona dell'interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminal contenitori e di 1064 nel terminal intermodale.

Si tratta di caratteristiche importanti a livello internazionale perché evidenziano le specifiche peculiarità del Terminal, che risulta essere in linea con i maggiori hub ferroviari europei. Del resto, alla base della sua ottimale funzionalità vi è l'assenza di rotture di carico aggiuntive e le distanze del terminal adeguate agli standard internazionali. Ad animare il progetto, anche, il pieno rispetto della normativa vigente in materia ambientale, richiesta a livello europeo.

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto Gioia Tauro, il 2020 è stato l' anno della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment

Redazione ReggioTV

Per il porto di **Gioia Tauro**, l' anno in corso è quello della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment e tra gli scali di settore più importanti del Mediterraneo. A suggellare il percorso compiuto è la crescita dei traffici balzati in avanti di circa il 25%, per un totale di movimentazione annuale di oltre 3 milioni di teus . Prima di giungere a questo importante risultato, diversi sono stati i passi compiuti. L' anno è iniziato con l' attracco alle banchine portuali di tre grandi gru del tipo gantry cranes , tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da oltre 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre 24 file di container. Unico scalo nazionale e tra i pochi nel Mediterraneo , ogni settimana giungono a **Gioia Tauro** i giganti del mare : portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e con una capacità di portata superiore ai 22 mila teus. Per garantire queste performances, l' **Autorità portuale** ha dato avvio ad un programma triennale di lavori di spianamento delle dune sottomarine , create dalle eliche delle navi in entrata nel canale **portuale**, per un valore di 3,5 milioni di euro. In questo modo è stata assicurata la profondità del canale per permettere l' attracco in sicurezza delle

mega portacontainer di ultima generazione. Nello stesso anno, si è giunti all' apertura dello scalo all' ingresso delle navi ultra-large (lunghezza 400 metri) anche di notte. Si tratta di una decisione strategica adottata in sinergia con l' **Autorità marittima**, per incrementare l' operatività dello scalo e così l' ulteriore crescita dei suoi traffici. L' obiettivo è stato raggiunto attraverso l' installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all' altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. Per completare la piena funzionalità del terminal, l' Ente ha, altresì, deciso di partecipare ad un investimento di oltre 8 milioni di euro, destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina e l' adeguamento strutturale della pavimentazione. Tra le altre scommesse vinte la definizione del percorso che porterà all' avvio del gateway ferroviario , già completato dall' **Autorità portuale**, che sarà gestito dalla società MCT spa. Si tratta di un importante passo che consentirà l' esercizio del traffico ferroviario **portuale**, grazie anche alla cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Si giunge così alla concreta configurazione del porto di **Gioia Tauro** come porto gateway e non solo di transhipment . Con lo sguardo all' occupazione, in azione sinergica con i Ministeri competenti, è stata trovata la soluzione giuridico-legislativa per ampliare il numero degli iscritti all' Agenzia **portuale** . Una determinazione innovativa che ha permesso, anche, ai lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 della legge 84/94 di confluire nella **Gioia Tauro** Port Agency. Si tratta di circa 70 lavoratori che rischiavano di uscire, definitivamente, dal mercato del lavoro. Nel corso dell' anno, sono stati portati a termine una serie di concorsi pubblici, al fine di completare la disponibilità delle posizioni lavorative della pianta organica dell' Ente. L' obiettivo è stato quello di dare supporto alla piena operatività degli uffici che, pur con egregi risultati, anche evidenziati dalla relazione annuale della Corte dei Conti, necessita di ulteriore forza lavoro per rispondere, in modo ancora più celere, alle istanze lavorative che giungono da tutti gli scali ricadenti nella propria circoscrizione. Per dare supporto alle operazioni di pilotaggio delle mega portacontainer lungo il canale, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** ha acquistato un sistema di rilevamento Channel Pilot MK3, dato in comodato d' uso alla Compagnia dei piloti del porto. Si tratta di una strumentazione, dotata di sistema di geo-



IL BILANCIO

Porto Gioia Tauro, il 2020 è stato l'anno della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment

Per il porto di Gioia Tauro, l'anno in corso è quello della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment e tra gli scali di settore più importanti del Mediterraneo.

A suggellare il percorso compiuto è la crescita dei traffici balzati in avanti di circa il 25%, per un totale di movimentazione annuale di oltre 3 milioni di teus.

Prima di giungere a questo importante risultato, diversi sono stati i passi compiuti.

L'anno è iniziato con l'attracco alle banchine portuali di tre grandi gru del tipo gantry cranes, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da oltre 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre 24 file di container.

Unico scalo nazionale e tra i pochi nel Mediterraneo, ogni settimana giungono a Gioia Tauro i giganti del mare: portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e con una capacità di portata superiore ai 22 mila teus.

Per garantire queste performances, l'Autorità portuale ha dato avvio ad un programma triennale di lavori di spianamento delle dune sottomarine, create dalle eliche delle navi in entrata nel canale portuale, per un valore di 3,5 milioni di euro. In questo modo è stata assicurata la profondità del canale per permettere l'attracco in sicurezza delle mega portacontainer di ultima generazione.

Nello stesso anno, si è giunti all'apertura dello scalo all'ingresso delle navi ultra-large (lunghezza 400 metri) anche di notte. Si tratta di una decisione strategica adottata in sinergia con l'Autorità marittima, per incrementare l'operatività dello scalo e così l'ulteriore crescita dei suoi traffici. L'obiettivo è stato raggiunto attraverso l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici.

Per completare la piena funzionalità del terminal, l'Ente ha, altresì, deciso di partecipare ad un investimento di oltre 8 milioni di euro, destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina e l'adeguamento strutturale della pavimentazione.

Tra le altre scommesse vinte la definizione del percorso che porterà all'avvio del gateway ferroviario, già completato dall'Autorità portuale, che sarà gestito dalla società MCT spa. Si tratta di un importante passo che consentirà l'esercizio del traffico ferroviario portuale, grazie anche alla cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Si giunge così alla concreta configurazione del porto di Gioia Tauro come porto gateway e non solo di transhipment. Con lo sguardo all'occupazione, in azione sinergica con i Ministeri competenti, è stata trovata la soluzione giuridico-legislativa per ampliare il numero degli iscritti all'Agenzia portuale. Una determinazione innovativa che ha permesso, anche, ai lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 della legge 84/94 di confluire nella Gioia Tauro Port Agency. Si tratta di circa 70 lavoratori che rischiavano di uscire, definitivamente, dal mercato del lavoro. Nel corso dell'anno, sono stati portati a termine una serie di concorsi pubblici, al fine di completare la disponibilità delle posizioni lavorative della pianta organica dell'Ente. L'obiettivo è stato quello di dare supporto alla piena operatività degli uffici che, pur con egregi risultati, anche evidenziati dalla relazione annuale della Corte dei Conti, necessita di ulteriore forza lavoro per rispondere, in modo ancora più celere, alle istanze lavorative che giungono da tutti gli scali ricadenti nella propria circoscrizione. Per dare supporto alle operazioni di pilotaggio delle mega portacontainer lungo il canale, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha acquistato un sistema di rilevamento Channel Pilot MK3, dato in comodato d'uso alla Compagnia dei piloti del porto. Si tratta di una strumentazione, dotata di sistema di geo-

localizzazione, capace di offrire una vasta gamma di dati di precisione a supporto delle attività di manovra, in grado di aumentare la



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

sicurezza in tutte le situazioni di scarsa visibilità, come accade nel corso delle ore notturne, o anche per motivi dimensionali, come nel caso di ingresso e manovra delle grandi navi che operano in spazi ristretti. Nel suo futuro, attraverso una specifica programmazione, si punta al nuovo bacino di carenaggio che, una volta costruito grazie a 30 milioni di euro di Fondo per la progettazione delle opere prioritarie, consentirà la manutenzione delle grandi portacontainer. Si potrà, così, dare avvio alla diversificazione delle attività portuali, oltre il transhipment, che permetterà un importante e cospicuo aumento dei posti di lavoro. 16-12-2020 13:15.

Porto di Gioia Tauro: parte collegamento intermodale ferroviario, aperto gateway. Agostinelli: "si realizza un sogno"

Una svolta epocale per lo scalo calabrese che, di fatto, dà il via all'apertura del gateway realizzato dall'autorità portuale e dato in concessione dopo la rinuncia della società Sogemar ad Mct

Da oggi il Porto di **Gioia Tauro** realizza il collegamento intermodale ferroviario. E' arrivato da poco, infatti, il primo treno carico di container proveniente dall'interporto di Nola che trasporta i container che verranno successivamente imbarcati dal terminal di **Gioia Tauro**. Una svolta epocale per lo scalo calabrese che, di fatto, dà il via all'apertura del gateway realizzato dall'**autorità portuale** e dato in concessione dopo la rinuncia della società Sogemar ad Mct. **Gioia Tauro** così vince una scommessa lanciata anni fa e diventa formalmente non solo porto di transhipment ma anche uno scalo gateway. "Da oggi - ha detto il commissario dell'**autorità portuale** Andrea Agostinelli - si realizza il sogno dell'avvio dell'intermodalità, frutto di un lavoro e di un impegno imponente che consentirà allo scalo di **Gioia Tauro** di continuare ad essere un'infrastruttura strategica nella quale si possono intercettare parte dei traffici che dal Far East arrivano in Europa". Il gateway ferroviario si estende all'interno dell'area doganale nella zona già destinata ad interporto che occupa una superficie di 325mila metri quadrati nei quali esistono sei fasce di binari di 3825 metri dei quali 2761 nell'area del terminal contenitori e 1064 nel terminal intermodale. Numeri che sono in linea con i maggiori hub ferroviari europei. L'avvio dell'attività intermodale è stata presentata dal commissario Agostinelli insieme all'assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, Domenico Catalfamo e all'amministratore delegato di Mct Antonio Testi. Presente anche il commissario Zes Rosanna Nisticò. Il prossimo treno è previsto per il 23 dicembre e a cominciare dal nuovo anno l'arrivo dei convogli sarà settimanale. Crescita dei volumi, intermodalità, diversificazione delle attività portuali e nuove assunzioni sono le parole chiave con cui lo scalo di **Gioia Tauro** chiude il 2020 e guarda ai prossimi anni. Per il porto di **Gioia Tauro**, l'anno in corso è quello della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment e tra gli scali di settore più importanti del Mediterraneo. A suggellare il percorso compiuto è la crescita dei traffici balzati in avanti di circa il 25%, per un totale di movimentazione annuale di oltre 3 milioni di teus. Prima di giungere a questo importante risultato, diversi sono stati i passi compiuti. L'anno è iniziato con l'attracco alle banchine portuali di tre grandi gru del tipo gantry cranes, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da oltre 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre 24 file di container. Unico scalo nazionale e tra i pochi nel Mediterraneo, ogni settimana giungono a **Gioia Tauro** i giganti del mare: portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e con una capacità di portata superiore ai 22 mila teus. Per garantire queste performances, l'**Autorità portuale** ha dato avvio ad un programma triennale di lavori di spianamento delle dune sottomarine, create dalle eliche delle navi in entrata nel canale **portuale**, per un valore di 3,5 milioni di euro. In questo modo è stata assicurata la profondità del canale per permettere l'attracco in sicurezza delle mega portacontainer di ultima generazione. Nello stesso anno, si è giunti all'apertura dello scalo all'ingresso delle navi ultra-large (lunghezza 400 metri) anche di notte. Si tratta di una decisione strategica adottata in sinergia con l'**Autorità** marittima, per incrementare l'operatività dello scalo e così l'ulteriore crescita dei suoi traffici. L'obiettivo è stato raggiunto attraverso l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. Per completare la piena



funzionalità del terminal, l' Ente ha, altresì, deciso di partecipare ad un investimento di oltre 8 milioni di euro, destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina



Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

e l' adeguamento strutturale della pavimentazione. Tra le altre scommesse vinte la definizione del percorso che porterà all' avvio del gateway ferroviario, già completato dall' **Autorità portuale**, che sarà gestito dalla società MCT spa. Si tratta di un importante passo che consentirà l' esercizio del traffico ferroviario **portuale**, grazie anche alla cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Si giunge così alla concreta configurazione del porto di **Gioia Tauro** come porto gateway e non solo di transhipment. Con lo sguardo all' occupazione, in azione sinergica con i Ministeri competenti, è stata trovata la soluzione giuridico-legislativa per ampliare il numero degli iscritti all' Agenzia **portuale**. Una determinazione innovativa che ha permesso, anche, ai lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 della legge 84/94 di confluire nella **Gioia Tauro** Port Agency. Si tratta di circa 70 lavoratori che rischiavano di uscire, definitivamente, dal mercato del lavoro. Nel corso dell' anno, sono stati portati a termine una serie di concorsi pubblici, al fine di completare la disponibilità delle posizioni lavorative della pianta organica dell' Ente. L' obiettivo è stato quello di dare supporto alla piena operatività degli uffici che, pur con egregi risultati, anche evidenziati dalla relazione annuale della Corte dei Conti, necessita di ulteriore forza lavoro per rispondere, in modo ancora più celere, alle istanze lavorative che giungono da tutti gli scali ricadenti nella propria circoscrizione. Per dare supporto alle operazioni di pilotaggio delle mega portacontainer lungo il canale, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** ha acquistato un sistema di rilevamento Channel Pilot MK3, dato in comodato d' uso alla Compagnia dei piloti del porto. Si tratta di una strumentazione, dotata di sistema di geo-localizzazione, capace di offrire una vasta gamma di dati di precisione a supporto delle attività di manovra, in grado di aumentare la sicurezza in tutte le situazioni di scarsa visibilità, come accade nel corso delle ore notturne, o anche per motivi dimensionali, come nel caso di ingresso e manovra delle grandi navi che operano in spazi ristretti. Nel suo futuro, attraverso una specifica programmazione, si punta al nuovo bacino di carenaggio che, una volta costruito grazie a 30 milioni di euro di Fondo per la progettazione delle opere prioritarie, consentirà la manutenzione delle grandi portacontainer. Si potrà, così, dare avvio alla diversificazione delle attività portuali, oltre il transhipment, che permetterà un importante e cospicuo aumento dei posti di lavoro.

Gioia Tauro(RC). Da oggi parte il collegamento intermodale ferroviario

Dario Rondinella

Aperto il gateway ferroviario. **Agostinelli**: "si realizza sogno frutto impegno". Da oggi il porto di Gioia Tauro realizza il collegamento intermodale ferroviario. E' arrivato da poco, infatti, il primo treno carico di container proveniente dall'interporto di Nola che trasporta i container che verranno successivamente imbarcati dal terminal di Gioia Tauro. Una svolta epocale per lo scalo calabrese che, di fatto, dà il via all'apertura del gateway realizzato dall'autorità portuale e dato in concessione dopo la rinuncia della società Sogemar ad Mct. Gioia Tauro così vince una scommessa lanciata anni fa e diventa formalmente non solo porto di transhipment ma anche uno scalo gateway. "Da oggi - ha detto il commissario dell'autorità portuale **Andrea Agostinelli** - si realizza il sogno dell'avvio dell'intermodalità, frutto di un lavoro e di un impegno imponente che consentirà allo scalo di Gioia Tauro di continuare ad essere un'infrastruttura strategica nella quale si possono intercettare parte dei traffici che dal Far East arrivano in Europa". Il gateway ferroviario si estende all'interno dell'area doganale nella zona già destinata ad interporto che occupa una superficie di 325mila metri quadrati nei quali esistono sei fasce di binari di 3825 metri dei quali 2761 nell'area del terminal contenitori e 1064 nel terminal intermodale. Numeri che sono in linea con i maggiori hub ferroviari europei. L'avvio dell'attività intermodale è stata presentata dal commissario **Agostinelli** insieme all'assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, Domenico Catalfamo e all'amministratore delegato di Mct Antonio Testi. Presente anche il commissario Zes Rosanna Nisticò. Il prossimo treno è previsto per il 23 dicembre e a cominciare dal nuovo anno l'arrivo dei convogli sarà settimanale.



Porto di Gioia Tauro, oggi l' arrivo del primo treno dal gateway

Condividi Tempo di Lettura: 3 minuti REGGIO CALABRIA - ' Oggi entrerà, nell' area portuale di Gioia Tauro, dal gateway ferroviario, il primo treno merci . Abbiamo completato le fasi di collaudo. Il 23 dicembre arriverà un nuovo convoglio ferroviario e dal 2021 sarà un servizio stabile vero e proprio. Da oggi il sogno diventa realtà, il porto diventa intermodale'. Così il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro Andrea Agostinelli nel corso della conferenza stampa sul resoconto dell' attività 2020. Il gateway ferroviario di Gioia Tauro (Reggio Calabria), operativo da oggi con l' arrivo e la partenza del primo treno merci, si estende nel territorio compreso tra i Comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, nell' area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal e nella zona dell' interporto. Occupa una superficie di 325mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminal contenitori e di 1.064 nel terminal intermodale. 'Si apre un capitolo importante non solo per il porto di Gioia Tauro ma per tutto il Paese. Il progetto di rilancio dello scalo di Mct in questa area si è basato su investimenti concreti sulle infrastrutture, sul personale e sulla movimentazione di teus che hanno raggiunto i 3 milioni'. Così alla Dire l' amministratore unico di Mct Antonio Testi, oggi a Gioia Tauro (Reggio Calabria), nel corso dell' incontro con la stampa sul resoconto delle attività portuali 2020. 'Con oggi - ha aggiunto - una nuova parte di investimenti prende il via, con l' arrivo di un moderno servizio intermodale ferroviario che prevede tre aste da 800 metri che garantiranno la composizione di treni da 750 metri che serviranno non solo il nord Italia ma anche il mercato europeo. Siamo fieri - ha concluso Testi - di aver contribuito al rilancio del porto e di avere sempre creduto nelle potenzialità della Zes e dell' intermodalità ferroviaria'.

AGOSTINELLI: 'A GIOIA TAURO PRIMATO NAZIONALE PER TRANSHIPMENT' 'Per il porto di Gioia Tauro l' anno in corso è quello della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment e tra gli scali di settore più importanti del Mediterraneo'. Così il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro (Reggio Calabria) Andrea Agostinelli nel corso della conferenza stampa sulle attività 2020. 'A suggellare il percorso compiuto - ha aggiunto - è la crescita dei traffici balzati in avanti di circa il 25% per un totale di movimentazione di oltre 3 milioni di teus. Gioia Tauro - ha concluso Agostinelli - è l' unico scalo nazionale e tra i pochi del Mediterraneo che riesce a fare attraccare le portacontainer da 400 metri, 60 di larghezza e con una capacità di portata superiore ai 22 mila teus'.

AGOSTINELLI: A GIOIA TAURO PRIMATO NAZIONALE PER TRANSHIPMENT CATALFAMO: 'TRAGUARDO IMPORTANTE' 'L' avvio del gateway al porto di Gioia Tauro offrirà una valenza internazionale allo scalo, rappresenta un traguardo importante perché la sua stessa posizione lo inserisce come porta dell' Europa nel Mediterraneo. Questo risultato consentirà di avere maggiori opportunità di crescita non solo per la Calabria ma anche per tutta l' Italia'. Così l' assessora alle Infrastrutture e Trasporti della Regione Calabria Domenica Catalfamo oggi a Gioia Tauro, commentando l' arrivo del primo treno merci all' interno dell' area portuale dal nuovo gateway. 'È un' occasione di valorizzazione - ha concluso - che tutti gli attori istituzionali coinvolti devono tenere in considerazione'. NISTICÒ: 'GATEWAY SARÀ DA IMPULSO PER LE IMPRESE' 'Il completamento del gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro rappresenta un presupposto importante per vitalizzare ulteriormente la Zona economica speciale (Zes). Possiamo contare finalmente su una concreta intermodalità per darci maggiore operatività all' interno di una straordinaria struttura



ZeroUno Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

portuale che anche in un momento di crisi, ha avuto sempre incrementi di navi'. Così la commissaria governativa della Zona economica speciale di Gioia Tauro (Reggio Calabria) Rosanna Nisticò che ha preso parte oggi alla conferenza stampa dell' Autorità portuale sul resoconto delle attività 2020. 'Questa opportunità - ha concluso - sarà da impulso per la localizzazione di imprese in questa area con evidenti ricadute positive sull' indotto'. L' articolo Porto di Gioia Tauro, oggi l' arrivo del primo treno dal gateway proviene da Dire.it . Da Dire.it 9 Visualizzazioni.

Lavori al molo foraneo del porto L'investimento non è più a rischio

Prevista per l'opera una spesa che è pari a due milioni di euro Sarà ricostruito il muro paraonde e messo in sicurezza il bacino

Un passo avanti per la realizzazione di un intervento atteso dagli operatori **portuale**. Si potrebbe sintetizzare così la notizia giunta ieri da Catanzaro e da Gioia Tauro. Come ha annunciato l'assessore regionale ai Trasporti Domenica Catalfamo, sono state sottoscritte le convenzioni fra la Regione Calabria e l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro per il finanziamento di un intervento a Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone. Un intervento che è collaterale a quello relativo alla prosecuzione del molo foraneo che vale altri sette milioni. Anche questo che riguarda la mantellata e la riparazione del molo era stato già programmato negli anni precedenti. «Si inquadra comunque - ha commentato la titolare della delega alle infrastrutture nella Giunta calabrese - nell'obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità». I lavori al porto vecchio consentiranno di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall'azione del moto ondoso sul molo di sopraflutto e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro. Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre 2022. «Il risultato raggiunto - ha osservato l'assessore alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento per le condizioni previste dall'art. 44 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34». Catalfamo ha ringraziato il commissario Andrea Agostinelli per la collaborazione dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro la quale, peraltro, contribuisce alla realizzazione degli interventi a Crotone e Palmi con un cofinanziamento di 1,5 milioni di euro. «La soddisfazione dell'assessore Catalfamo - ha commentato lo stesso Agostinelli -, è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi». I. ab.



Porti:Catalfamo, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi

Firmate convenzioni tra Regione e Autorità portuale Gioia Tauro

"Sono state sottoscritte, lo scorso 11 dicembre, le convenzioni fra la Regione e l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro per il finanziamento degli interventi di completamento delle banchine del porto di Taureana di Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone". Lo riferisce un comunicato dell' ufficio stampa della Giunta regionale. "L' intervento relativo al porto di Palmi - è scritto nel comunicato - consentirà il completamento delle banchine di riva dello specchio acqueo **portuale**, aumentando la lunghezza delle stesse di ulteriori 365 metri, con lavori che comprendono anche i retrostanti piazzali, gli impianti e il dragaggio dei fondali. Il costo complessivo è pari a quattro milioni di euro. Fra cinque mesi è prevista l' approvazione del progetto definitivo ed entro il 2022 i lavori dovrebbero essere conclusi". "L' intervento relativo al porto vecchio di Crotone - riporta ancora il comunicato - consentirà invece di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall' azione del moto ondoso sul molo di sopraflutto e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro. Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre". "Il risultato raggiunto - afferma l' assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento per le condizioni previste dall' art. 44 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34. Particolarmente rilevante è l' intervento nel porto di Taureana di Palmi, che renderà l' infrastruttura pienamente fruibile. Sono al vaglio, inoltre, ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell' offerta diportistica nell' area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni". "Per quanto riguarda il porto di Crotone, invece - aggiunge l' assessore - l' intervento, già programmato negli anni precedenti, si inquadra comunque nell' obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità". Catalfamo, infine, ringrazia il commissario Andrea Agostinelli per la collaborazione dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro la quale, peraltro, contribuisce alla realizzazione degli interventi con un cofinanziamento di 1,5 milioni di euro. "La soddisfazione dell' assessore Catalfamo - sostiene Agostinelli -, è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi". (ANSA).



Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi. Sottoscritte convenzioni tra Regione e Autorità portuale Gioia Tauro

Catanzaro - Sono state sottoscritte, lo scorso 11 dicembre, le convenzioni fra la Regione Calabria e l' **Autorità portuale di Gioia Tauro** per il finanziamento degli interventi di completamento delle banchine del porto di Taureana di Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone. I lavori al porto di Palmi L' intervento relativo al porto di Palmi consentirà il completamento delle banchine di riva dello specchio acqueo **portuale**, aumentando la lunghezza delle stesse di ulteriori 365 metri, con lavori che comprendono anche i retrostanti piazzali, gli impianti e il dragaggio dei fondali. Il costo complessivo è pari a quattro milioni di euro. Fra cinque mesi è prevista l' approvazione del progetto definitivo ed entro il 2022 i lavori dovrebbero essere conclusi. L' intervento al porto di Crotone L' intervento relativo al porto vecchio di Crotone consentirà invece di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall' azione del moto ondoso sul molo di sopraflutto e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro. Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e

dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre 2022. Catalfamo: "Salvati due investimenti" "Il risultato raggiunto - afferma l' assessore alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento per le condizioni previste dall' art. 44 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34". "Particolarmente rilevante - evidenzia ancora -, è l' intervento nel porto di Taureana di Palmi, che renderà l' infrastruttura pienamente fruibile. Sono al vaglio, inoltre, ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell' offerta diportistica nell' area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni. Per quanto riguarda il porto di Crotone, invece, l' intervento, già programmato negli anni precedenti, si inquadra comunque nell' obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità". Catalfamo, infine, ringrazia il commissario **Andrea Agostinelli** per la collaborazione dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro** la quale, peraltro, contribuisce alla realizzazione degli interventi con un cofinanziamento di 1,5 milioni di euro. "La soddisfazione dell' assessore Catalfamo - dichiara lo stesso **Agostinelli** -, è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi". © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi

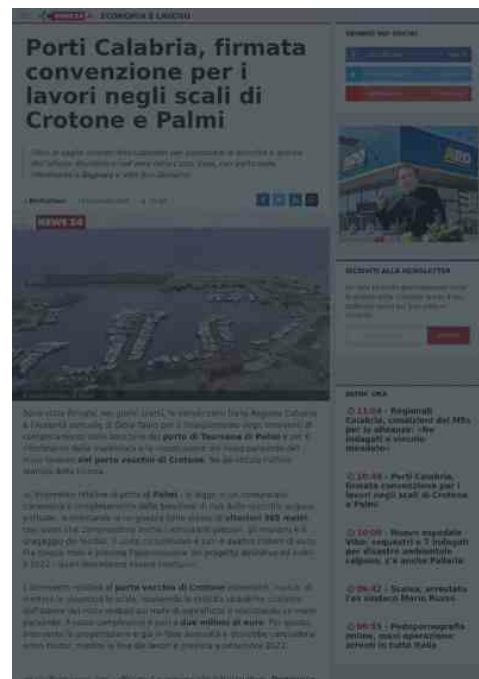
CATANZARO (ITALPRESS) - Sono state sottoscritte le convenzioni fra la Regione Calabria e l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro per il finanziamento degli interventi di completamento delle banchine del porto di Taureana di Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone. L' intervento relativo al porto di Palmi consentirà il completamento delle banchine di riva dello specchio acqueo **portuale**, aumentando la lunghezza delle stesse di ulteriori 365 metri, con lavori che comprendono anche i retrostanti piazzali, gli impianti e il dragaggio dei fondali. Il costo complessivo è pari a quattro milioni di euro. Fra cinque mesi è prevista l' approvazione del progetto definitivo ed entro il 2022 i lavori dovrebbero essere conclusi. L' intervento relativo al porto vecchio di Crotone consentirà invece di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall' azione del moto ondoso sul molo di sopraflutto e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro. Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre 2022. «Il risultato raggiunto - afferma l' assessore alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento per le condizioni previste dall' art. 44 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34». «Particolarmente rilevante - evidenzia ancora -, è l' intervento nel porto di Taureana di Palmi, che renderà l' infrastruttura pienamente fruibile. Sono al vaglio, inoltre, ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell' offerta diportistica nell' area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni. Per quanto riguarda il porto di Crotone, invece, l' intervento, già programmato negli anni precedenti, si inquadra comunque nell' obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità». Catalfamo, infine, ringrazia il commissario Andrea Agostinelli per la collaborazione dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro la quale, peraltro, contribuisce alla realizzazione degli interventi con un cofinanziamento di 1,5 milioni di euro. «La soddisfazione dell' assessore Catalfamo - dichiara lo stesso Agostinelli -, è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi». (ITALPRESS).



Porti Calabria, firmata convenzione per i lavori negli scali di Crotone e Palmi

di Redazione

Sono state firmate, nei giorni scorsi, le convenzioni fra la Regione Calabria e l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** per il finanziamento degli interventi di completamento delle banchine del porto di Taureana di Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone . Ne dà notizia l' ufficio stampa della Giunta. «L' intervento relativo al porto di Palmi - si legge in un comunicato - consentirà il completamento delle banchine di riva dello specchio acqueo **portuale**, aumentando la lunghezza delle stesse di ulteriori 365 metri , con lavori che comprendono anche i retrostanti piazzali, gli impianti e il dragaggio dei fondali. Il costo complessivo è pari a quattro milioni di euro. Fra cinque mesi è prevista l' approvazione del progetto definitivo ed entro il 2022 i lavori dovrebbero essere conclusi». L' intervento relativo al porto vecchio di Crotone consentirà, invece, di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall' azione del moto ondoso sul molo di sopraflutto e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro . Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre 2022. «Il risultato raggiunto - afferma l' assessore alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento». «Particolarmente rilevante - evidenzia ancora -, è l' intervento nel porto di Taureana di Palmi, che renderà l' infrastruttura pienamente fruibile. Sono al vaglio, inoltre, ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell' offerta diportistica nell' area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni». «Per quanto riguarda il porto di Crotone, invece, l' intervento, già programmato negli anni precedenti, si inquadra comunque nell' obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità». Catalfamo, infine, ringrazia il commissario Andrea Agostinelli per la collaborazione dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** la quale, peraltro, contribuisce alla realizzazione degli interventi con un cofinanziamento di 1,5 milioni di euro. «La soddisfazione dell' assessore Catalfamo - dichiara lo stesso Agostinelli - è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi».



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi

Redazione ReggioTV

Sono state sottoscritte, lo scorso 11 dicembre, le convenzioni fra la Regione Calabria e l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** per il finanziamento degli interventi di completamento delle banchine del porto di Taureana di Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone. I **LAVORI AL PORTO DI PALMI** L' intervento relativo al porto di Palmi consentirà il completamento delle banchine di riva dello specchio acqueo **portuale**, aumentando la lunghezza delle stesse di ulteriori 365 metri, con lavori che comprendono anche i retrostanti piazzali, gli impianti e il dragaggio dei fondali. Il costo complessivo è pari a quattro milioni di euro. Fra cinque mesi è prevista l' approvazione del progetto definitivo ed entro il 2022 i lavori dovrebbero essere conclusi. L' **INTERVENTO AL PORTO DI CROTONE** L' intervento relativo al porto vecchio di Crotone consentirà invece di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall' azione del moto ondoso sul molo di sopraflutto e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro. Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre 2022. **CATALFAMO: «SALVATI DUE INVESTIMENTI»** «Il risultato raggiunto - afferma l' assessore alle Infrastrutture, **Domenica Catalfamo** - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento per le condizioni previste dall' art. 44 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34». «Particolarmente rilevante - evidenzia ancora -, è l' intervento nel porto di Taureana di Palmi, che renderà l' infrastruttura pienamente fruibile. Sono al vaglio, inoltre, ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell' offerta diportistica nell' area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni. Per quanto riguarda il porto di Crotone, invece, l' intervento, già programmato negli anni precedenti, si inquadra comunque nell' obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità». Catalfamo, infine, ringrazia il commissario **Andrea Agostinelli** per la collaborazione dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** la quale, peraltro, contribuisce alla realizzazione degli interventi con un cofinanziamento di 1,5 milioni di euro. **AGOSTINELLI: «SFORZO CONDIVISO»** «La soddisfazione dell' assessore Catalfamo - dichiara lo stesso **Agostinelli** -, è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi». 16-12-2020 12:49.



FOTOGRAFIE LE CONVENZIONI TRA LA REGIONE E L'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi

Sono state sottoscritte, lo scorso 11 dicembre, le convenzioni fra la Regione Calabria e l'Autorità portuale di Gioia Tauro per il finanziamento degli interventi di completamento delle banchine del porto di Taureana di Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone.

LAVORI AL PORTO DI PALMI
L'intervento relativo al porto di Palmi consentirà il completamento delle banchine di riva dello specchio acqueo portuale, aumentando la lunghezza delle stesse di ulteriori 365 metri, con lavori che comprendono anche i retrostanti piazzali, gli impianti e il dragaggio dei fondali. Il costo complessivo è pari a quattro milioni di euro. Fra cinque mesi è prevista l'approvazione del progetto definitivo ed entro il 2022 i lavori dovrebbero essere conclusi.

INTERVENTO AL PORTO DI CROTONE
L'intervento relativo al porto vecchio di Crotone consentirà invece di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall'azione del moto ondoso sul molo di sopraflutto e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro. Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre 2022.

CATALFAMO: «SALVATI DUE INVESTIMENTI»
«Il risultato raggiunto - afferma l'assessore alle Infrastrutture, **Domenica Catalfamo** - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento per le condizioni previste dall'art. 44 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34». «Particolarmente rilevante - evidenzia ancora -, è l'intervento nel porto di Taureana di Palmi, che renderà l'infrastruttura pienamente fruibile. Sono al vaglio, inoltre, ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell'offerta diportistica nell'area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni. Per quanto riguarda il porto di Crotone, invece, l'intervento, già programmato negli anni precedenti, si inquadra comunque nell'obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità».

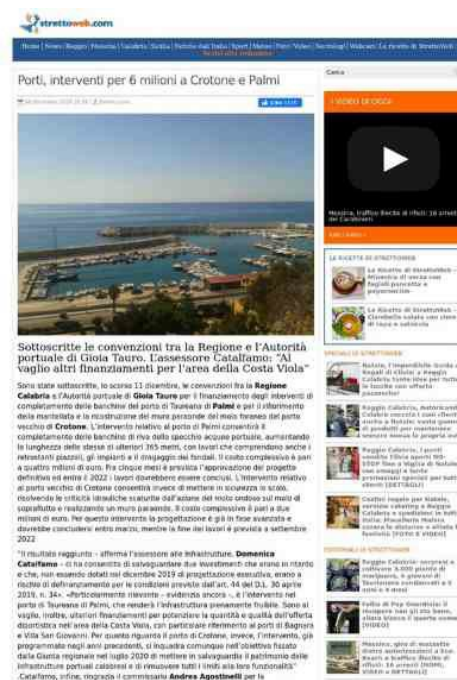
AGOSTINELLI: «SFORZO CONDIVISO»
«La soddisfazione dell'assessore Catalfamo - dichiara lo stesso **Agostinelli** -, è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi».

Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi

Sottoscrritte le convenzioni tra la Regione e l'Autorità portuale di Gioia Tauro. L'assessore Catalfamo: "Al vaglio altri finanziamenti per l'area della Costa Viola"

Sono state sottoscritte, lo scorso 11 dicembre, le convenzioni fra la Regione Calabria e l'Autorità portuale di Gioia Tauro per il finanziamento degli interventi di completamento delle banchine del porto di Taureana di Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone. L'intervento relativo al porto di Palmi consentirà il completamento delle banchine di riva dello specchio acqueo portuale, aumentando la lunghezza delle stesse di ulteriori 365 metri, con lavori che comprendono anche i retrostanti piazzali, gli impianti e il dragaggio dei fondali. Il costo complessivo è pari a quattro milioni di euro. Fra cinque mesi è prevista l'approvazione del progetto definitivo ed entro il 2022 i lavori dovrebbero essere conclusi. L'intervento relativo al porto vecchio di Crotone consentirà invece di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall'azione del moto ondoso sul molo di capofila e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro. Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre 2022.

"Il risultato raggiunto - afferma l'assessore alle Infrastrutture, Domenico Catalfamo - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento per le condizioni previste dall'art. 44 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34». «Particolarmente rilevante - evidenzia ancora -, è l'intervento nel porto di Taureana di Palmi, che renderà l'infrastruttura pienamente fruibile. Sono al vaglio, inoltre, ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell'offerta diportistica nell'area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni. Per quanto riguarda il porto di Crotone, invece, l'intervento, già programmato negli anni precedenti, si inquadra comunque nell'obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità". Catalfamo, infine, ringrazia il commissario Andrea Agostinelli per la collaborazione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro la quale, peraltro, contribuisce alla realizzazione degli interventi con un cofinanziamento di 1,5 milioni di euro. "La soddisfazione dell'assessore Catalfamo - dichiara lo stesso Agostinelli -, è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi".



Calabria. Porti, interventi per 6 milioni a Crotone e Palmi

Dario Rondinella

Sono al vaglio ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell'offerta diportistica nell'area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni. Sono state sottoscritte, le convenzioni fra la Regione Calabria e l' **Autorità portuale di Gioia Tauro** per il finanziamento degli interventi di completamento delle banchine del porto di Taureana di Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone. I LAVORI AL PORTO DI PALMI L' intervento relativo al porto di Palmi consentirà il completamento delle banchine di riva dello specchio acqueo **portuale**, aumentando la lunghezza delle stesse di ulteriori 365 metri, con lavori che comprendono anche i retrostanti piazzali, gli impianti e il dragaggio dei fondali. Il costo complessivo è pari a quattro milioni di euro. Fra cinque mesi è prevista l' approvazione del progetto definitivo ed entro il 2022 i lavori dovrebbero essere conclusi. L' INTERVENTO AL PORTO DI CROTONE L' intervento relativo al porto vecchio di Crotone consentirà invece di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall' azione del moto ondoso sul molo di sopraflutto e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro. Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre 2022. CATALFAMO: «SALVATI DUE INVESTIMENTI» «Il risultato raggiunto - afferma l' assessore alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento per le condizioni previste dall' art. 44 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34». «Particolarmente rilevante - evidenzia ancora -, è l' intervento nel porto di Taureana di Palmi, che renderà l' infrastruttura pienamente fruibile. Sono al vaglio, inoltre, ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell' offerta diportistica nell' area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni. Per quanto riguarda il porto di Crotone, invece, l' intervento, già programmato negli anni precedenti, si inquadra comunque nell' obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità». Catalfamo, infine, ringrazia il commissario **Andrea Agostinelli** per la collaborazione dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro** la quale, peraltro, contribuisce alla realizzazione degli interventi con un cofinanziamento di 1,5 milioni di euro. **AGOSTINELLI**: «SFORZO CONDIVISO» «La soddisfazione dell' assessore Catalfamo - dichiara lo stesso **Agostinelli** -, è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi».



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porti, interventi per 6 milioni di euro a Crotone e Palmi

Sottoscritte le convenzioni tra la Regione e l'Autorità portuale di Gioia Tauro. L'assessore Catalfamo:

redazione

Sono state sottoscritte, lo scorso 11 dicembre, le convenzioni fra la Regione Calabria e l'Autorità portuale di Gioia Tauro per il finanziamento degli interventi di completamento delle banchine del porto di Taureana di Palmi e per il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro paraonde del molo foraneo del porto vecchio di Crotone. I LAVORI AL PORTO DI PALMI L'intervento relativo al porto di Palmi consentirà il completamento delle banchine di riva dello specchio acqueo portuale, aumentando la lunghezza delle stesse di ulteriori 365 metri, con lavori che comprendono anche i retrostanti piazzali, gli impianti e il dragaggio dei fondali. Il costo complessivo è pari a quattro milioni di euro. Fra cinque mesi è prevista l'approvazione del progetto definitivo ed entro il 2022 i lavori dovrebbero essere conclusi. L'INTERVENTO AL PORTO DI CROTONE L'intervento relativo al porto vecchio di Crotone consentirà invece di mettere in sicurezza lo scalo, risolvendo le criticità idrauliche scaturite dall'azione del moto ondoso sul molo di sopraflutto e realizzando un muro paraonde. Il costo complessivo è pari a due milioni di euro. Per questo intervento la progettazione è già in fase avanzata e dovrebbe concludersi entro marzo, mentre la fine dei lavori è prevista a settembre 2022. CATALFAMO: "SALVATI DUE INVESTIMENTI" "Il risultato raggiunto - afferma l'assessore alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo - ci ha consentito di salvaguardare due investimenti che erano in ritardo e che, non essendo dotati nel dicembre 2019 di progettazione esecutiva, erano a rischio di definanziamento per le condizioni previste dall'art. 44 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34. Particolarmente rilevante - evidenzia ancora - è l'intervento nel porto di Taureana di Palmi, che renderà l'infrastruttura pienamente fruibile. Sono al vaglio, inoltre, ulteriori finanziamenti per potenziare la quantità e qualità dell'offerta diportistica nell'area della Costa Viola, con particolare riferimento ai porti di Bagnara e Villa San Giovanni. Per quanto riguarda il porto di Crotone, invece, l'intervento, già programmato negli anni precedenti, si inquadra comunque nell'obiettivo fissato dalla Giunta regionale nel luglio 2020 di mettere in salvaguardia il patrimonio delle infrastrutture portuali calabresi e di rimuovere tutti i limiti alla loro funzionalità". Catalfamo, infine, ringrazia il commissario Andrea Agostinelli per la collaborazione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro la quale, peraltro, contribuisce alla realizzazione degli interventi con un cofinanziamento di 1,5 milioni di euro. AGOSTINELLI: "SFORZO CONDIVISO" "La soddisfazione dell'assessore Catalfamo - dichiara lo stesso Agostinelli - è anche la nostra, nello sforzo condiviso di rispondere alle giuste esigenze dei porti calabresi".



Nel porto commerciale via allo scavo dei fondali

Partite le operazioni di carotaggio e prelievo dei sedimenti nello specchio acqueo Lavori tra la banchina Alti fondali, il molo Dogana Segni e gli accosti di Ponente

DI GAVINO MASIA

W PORTO TORRESÈ cominciato ieri mattina l'iter per l'escavo dei fondali del porto commerciale con il via libera ai campionamenti ambientali dello specchio acqueo interessato dai lavori portuali. Un'indagine ambientale sui fondali di cui si era parlato qualche anno fa in occasione dell'avvenuto restyling della banchina degli Alti fondali, finanziato dalla Port Authority con 3 milioni di euro, dove erano state concluse anche le caratterizzazioni propedeutiche proprio al futuro dragaggio del fondale su cui era già previsto un finanziamento di 7 milioni. Ieri mattina la società Coral Reef, incaricata dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, ha dunque avviato le operazioni di carotaggio e prelievo dei sedimenti nell'ampio specchio acqueo compreso tra la banchina Alti fondali, il molo Dogana Segni e gli accosti di Ponente. L'intervento era stato programmato per rendere competitivo uno scalo marittimo che si vuole aprire ulteriormente sia ai traffici nazionali sia a quelli internazionali. Il progetto prevede di riportare la profondità minima del fondale a meno 10 metri, rispetto agli attuali 8 metri di media, e sono 120 mila i metri cubi stimati per la movimentazione: dato che verrà confermato successivamente dagli esiti delle analisi di laboratorio sui campioni prelevati nei prossimi giorni, così come previsto nel Piano di caratterizzazione recentemente approvato dall'Agenzia regionale di protezione ambientale. Una volta rilevata la tipologia dei fondali, inoltre, i dati andranno a completare l'iter di progettazione dell'escavo che, una volta superate le autorizzazioni previste dalla norma, entrerà nella fase definitiva con la pubblicazione della gara d'appalto. Un'opera rilevante quella che interesserà lo scalo marittimo turritano, comunque, per la quale l'AdSP ha appunto messo a bilancio 7 milioni di euro e che si integrerà con l'intervento di realizzazione dell'Antemurale per il quale sono stati stanziati 35 milioni. A conclusione dei lavori la zona portuale più vicina al centro urbano sarà anche pronta per il tanto atteso salto di qualità relativo all'approdo delle grandi navi da crociera. Lasciando invece i moli di ponente e di levante ad una più agevole manovrabilità da parte dei traghetti di linea, con la definitiva separazione del traffico commerciale da quello cargo che troverà la sua naturale destinazione nel porto industriale. "Con l'avvio della campagna di indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres - spiega il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana - abbiamo ufficialmente l'iter per il dragaggio ed il rilancio del porto: un primo passo della più ampia rivoluzione che comprende la realizzazione dell'Antemurale, per il quale ci avviciniamo sempre più all'accantieramento, ed una più ampia e generale riorganizzazione degli accosti per un notevole incremento della competitività dello scalo a livello internazionale».



L'Unione Sarda

Cagliari

Porto Torres. L'obiettivo è ospitare le grandi navi da crociera

Escavo del porto, via alle indagini ambientali

Lo scalo marittimo di Porto Torres si prepara a diventare una grande infrastruttura in grado di accogliere le navi di grossa stazza, soprattutto da crociera. Nel porto commerciale tra la banchina Alti Fondali, il molo Dogana Segni e gli accosti di Ponente sono iniziate le indagini ambientali affidati alla società Coral Reef, con l'esecuzione dei carotaggi, lavori preliminari che di fatto danno il via libera alla procedura per la progettazione definitiva e l'esecuzione degli escavi. Obiettivo: portare a quota meno 10 la profondità dei fondali, attualmente a meno otto. Gli interventi una volta ultimati renderanno agevoli le manovre nei moli di ponente e levante e quindi l'arrivo e l'attracco in sicurezza dei traghetti, ed un approdo delle navi da crociera nella banchina più vicina al centro cittadino. L'opera finanziata dalla Port Authority con fondi pari a 7 milioni di euro si integra con la realizzazione dell'Antemurale, l'infrastruttura da 35 milioni di euro. Sono circa 120 mila i metri cubi stimati per la movimentazione. Individuata la tipologia dei fondali, si potrà completare l'iter di progettazione dell'escavo, seguito dalle autorizzazioni e la pubblicazione della gara d'appalto. «Così avviamo ufficialmente l'iter per il dragaggio ed il rilancio del porto - spiega Massimo Deiana, presidente della Port Authority - un primo passo della più ampia rivoluzione che comprende la realizzazione dell'Antemurale, per il quale ci avviciniamo sempre più all'accantieramento, ed una più ampia riorganizzazione degli accosti per un notevole incremento della competitività dello scalo a livello internazionale». Mariangela Pala.



Porti: a P.Torres fondali più profondi per crociere e merci

Indagini e carotaggi, poi escavi per arrivare a 10 metri

(ANSA) - PORTO TORRES, 16 DIC - Indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres. E ora parte la procedura per la progettazione definitiva e l' esecuzione degli escavi. Questa mattina, la società Coral Reef, incaricata dall' Autorità del Mare di Sardegna, ha avviato le operazioni di carotaggio e prelievo dei sedimenti nello specchio d' acqua compreso tra la banchina Alti Fondali, il molo Dogana Segni e gli accosti di ponente. Obiettivo: riportare la profondità minima a meno 10 metri rispetto agli attuali otto. Circa 120 mila i metri cubi stimati per la movimentazione. Un' opera rilevante: l' **Authority** ha messo a bilancio 7 milioni di euro. I lavori si integreranno con l' intervento di realizzazione dell' antemurale per il quale sono stati stanziati 35 milioni. A conclusione dei lavori, il porto sarà pronto per il tanto atteso salto di qualità con l' apertura dei moli più vicini al centro città alle navi da crociera. Per quelli di ponente e levante sarà garantita una più agevole manovrabilità da parte dei traghetti, con la definitiva separazione del traffico commerciale da quello cargo che troverà la sua naturale destinazione nel porto industriale. "Un primo passo - spiega il presidente dell' **Authority** Massimo Deiana - della più ampia rivoluzione che comprende la realizzazione dell' antemurale, per il quale ci avviciniamo sempre più all' accantieramento, e una più ampia e generale riorganizzazione degli accosti per un notevole incremento della competitività dello scalo a livello internazionale". (ANSA).



Parte l'iter per l'escavo dei fondali dello scalo commerciale di Porto Torres

Da questa mattina via libera ai campionamenti ambientali dello specchio acqueo interessato dai lavori. Con l'indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres, parte ufficialmente la procedura per la progettazione definitiva e l'esecuzione degli escavi. Questa mattina, la società Coral Reef, incaricata dall'**AdSP** del Mare di Sardegna, ha avviato le operazioni di carotaggio e prelievo dei sedimenti nell'ampio specchio acqueo compreso tra la Banchina Alti Fondali, il Molo Dogana Segni e gli accosti di Ponente. Intervento, questo, volto a riportare la profondità minima del fondale a meno 10 metri, rispetto agli attuali 8 di media. Circa 120 mila, i metri cubi stimati per la movimentazione. Dato che verrà successivamente confermato dagli esiti delle analisi di laboratorio sui campioni prelevati nei prossimi giorni, così come previsto nel Piano di caratterizzazione recentemente approvato dall'Arpas. Una volta rilevata la tipologia dei fondali, i dati andranno a completare l'iter di progettazione dell'escavo che, superate le autorizzazioni previste dalla norma, entrerà nella fase definitiva con la pubblicazione della gara d'appalto. Un'opera rilevante, quella che interesserà lo scalo di Porto Torres, per la quale l'**AdSP** ha messo a bilancio 7 milioni di euro e che si integrerà con l'intervento di realizzazione dell'Antemurale per il quale sono stati stanziati 35 milioni. A conclusione dei lavori, il porto del Nord Ovest sarà ufficialmente pronto per il tanto atteso salto di qualità, con l'apertura dei moli più vicini al centro città alle navi da crociera, e quelli di ponente e levante ad una più agevole manovrabilità da parte dei traghetti, con la definitiva separazione del traffico commerciale da quello cargo che troverà la sua naturale destinazione nel porto industriale. ' Con l'avvio della campagna di indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna - avviando ufficialmente l'iter per il dragaggio ed il rilancio del porto. Un primo passo della più ampia rivoluzione che comprende la realizzazione dell'Antemurale, per il quale ci avviciniamo sempre più all'accantieramento, ed una più ampia e generale riorganizzazione degli accosti per un notevole incremento della competitività dello scalo a livello internazionale '.



Informazioni Marittime

Cagliari

Porto Torres, via ai carotaggi in vista dei dragaggi

Prelievi dei sedimenti in corso, in vista della progettazione definitiva che porterà i fondali dello scalo sardo a meno dieci metri, con vantaggi sulla mobilità e l' economia del territorio

Con l' indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres, parte ufficialmente la procedura per la progettazione definitiva e l' esecuzione degli escavi. Questa mattina, la società Coral Reef, incaricata dall' Autorità di sistema portuale della Sardegna, ha avviato le operazioni di carotaggio e prelievo dei sedimenti nell' ampio specchio acqueo compreso tra la banchina Alti Fondali, il molo Dogana Segni e gli accosti di Ponente. È un intervento propedeutico a portare la profondità minima del fondale a meno 10 metri, rispetto agli attuali 8 di media. Circa 120 mila i metri cubi stimati da escavare, dato da far confermare dalle analisi di laboratorio sui campioni prelevati nei prossimi giorni, così come previsto nel piano di caratterizzazione recentemente approvato dall' Arpas. Una volta rilevata la tipologia dei fondali, i dati andranno a completare l' iter di progettazione dell' escavo che, superate le autorizzazioni previste dalla norma, entrerà nella fase definitiva con la pubblicazione della gara d' appalto. Un' opera rilevante per Porto Torres, per la quale l' Adsp ha messo a bilancio 7 milioni di euro e che si integrerà con l' intervento di realizzazione dell' antemurale per il quale sono stati stanziati 35 milioni. Importante perché permetterà un salto di qualità, con l' apertura dei moli più vicini al centro città alle navi da crociera, e quelli di Ponente e Levante ad una più agevole manovrabilità da parte dei traghetti, con la definitiva separazione del traffico commerciale da quello cargo che troverà la sua naturale destinazione nel porto industriale.

«Con l' avvio della campagna di indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres - spiega **Massimo Deiana**, presidente dell' Adsp della Sardegna - avviamo ufficialmente l' iter per il dragaggio ed il rilancio del porto. Un primo passo della più ampia rivoluzione che comprende la realizzazione dell' Antemurale, per il quale ci avviciniamo sempre più all' accantieramento, ed una più ampia e generale riorganizzazione degli accosti per un notevole incremento della competitività dello scalo a livello internazionale».



Escavo nello scalo commerciale di Porto Torres

La profondità minima del fondale tornerà a meno 10 metri

Redazione

PORTO TORRES Sono partite le operazioni di carotaggio e prelievo dei sedimenti, attività che fanno parte dell'indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres, preliminari alla progettazione definitiva e all'esecuzione degli escavi. Ad avviare i lavori, che riporteranno la profondità minima del fondale a meno 10 metri, rispetto agli attuali 8 di media, la Coral Reef, società incaricata dall'AdSp del mare di Sardegna. Al termine si stima un totale di circa 120 mila metri cubi movimentati, dato che verrà successivamente confermato dagli esiti delle analisi di laboratorio sui campioni prelevati nei prossimi giorni, così come previsto nel Piano di caratterizzazione recentemente approvato dall'Arpas. Una volta rilevata la tipologia dei fondali, i dati andranno a completare l'iter di progettazione dell'escavo per passare poi alla richiesta di autorizzazione e alla pubblicazione della gara d'appalto. Per portare a termine l'opera dello scalo di Porto Torres, l'Authority ha messo a bilancio 7 milioni di euro e che si integrerà con l'intervento di realizzazione dell'antemurale per il quale ne sono stati stanziati 35. A conclusione dei lavori, il porto del Nord Ovest sarà ufficialmente pronto per l'apertura dei moli più vicini al centro città alle navi da crociera, e quelli di ponente e levante ad una più agevole manovrabilità da parte dei traghetti, con la definitiva separazione del traffico commerciale da quello cargo che troverà la sua naturale destinazione nel porto industriale. Con l'avvio della campagna di indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres -spiega il presidente Massimo Deiana- avviamo ufficialmente l'iter per il dragaggio ed il rilancio del porto. Un primo passo della più ampia rivoluzione che comprende la realizzazione dell'antemurale, per il quale ci avviciniamo sempre più all'accantieramento, ed una più ampia e generale riorganizzazione degli accosti per un notevole incremento della competitività dello scalo a livello internazionale.



Porto, ok ai lavori di restyling della banchina Est

Il porto del futuro con più servizi e maggiormente sicuro. Ma per adesso si punta su Messina e Milazzo. L' **Autorità portuale** dello Stretto ha programmato gli interventi da realizzare da qui al 2021 e se adesso i lavori finanziati sono parecchi, questi sono sostanzialmente circoscritti agli scali di Messina e Milazzo (forse anche perché la situazione di incertezza sulla governance definitivamente chiusa con la sentenza della Corte Costituzionale soltanto a ottobre ha frenato la programmazione dei lavori). E allora i fondi disponibili nel bilancio dell' ente guidato da Mario Paolo Mega sono destinati per quest' anno agli scali di Messina e Milazzo. Nel 2021 14 milioni e 700mila euro sono destinati a Reggio. In totale nel piano della nuova Authority ai due scali calabresi annessi alla Sicilia andranno 62 milioni di euro, dato molto al di sotto di Messina e Milazzo che si dividono la rimanente parte di una torta che supera i 230 milioni di euro. Ma partiamo dagli interventi in corso che in sostanza è soltanto uno: quello per la delimitazione delle banchine portuali del porto cittadino per un totale di 260mila euro. Un' attività importante che era stata sottolineata dallo stesso Mega nel corso di una delle prime conferenze stampa dopo la sua nomina alla guida dell' Ente. Nel prossimo anno si procederà finalmente all' adeguamento del molo di levante con gli edifici demaniali esistenti con uno stanziamento di 10 milioni di euro, quindi si interverrà sui fondali, saranno ristrutturati gli uffici, si punterà a migliorare i servizi, la manutenzione degli arredi e si potenzierà la sicurezza. Si interverrà anche sui fondali a Villa e sul terminal passeggeri. Tornando a Reggio invece lavori saranno eseguiti sulla banchina "Margottini", sugli immobili esistenti che saranno riconvertiti a servizio dello scalo anche in un' ottica crocieristica, inoltre sarà realizzato un impianto di produzione di energia rinnovabile. Per tutti i porti di competenza l' Authority ha chiesto al ministero lo sblocco dei finanziamenti per i depositi costieri di gas e per l' elettrificazione delle banchine. Questi interventi saranno realizzati in parte con fondi statali e in parte con l' investimento dei privati. Mentre saranno a totale carico delle finanze pubbliche altre opere che riguardano Villa con lo "Stretto Link" e il miglioramento del servizio di traghetti con 50 milioni di euro sul piatto e stessa cosa a Reggio Calabria ma con una somma superiore: 70 milioni di euro. Ecco che finalmente si parla di investimenti e riqualificazione del porto cittadino e di quello di Villa. È sempre un' Authority Messina-centrica ma i segnali di un cambio di passo nel nuovo anno ci sono dopo tanto tempo di abbandono degli scali. La sfida delle crociere, anche se la pandemia nel 2020 ha sostanzialmente paralizzato il settore, si potrebbe rinascere e fare circolare l' economia cittadina. a.n. Saranno riqualificati anche gli edifici fatiscenti presenti nel molo Prima riga seconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi.



Autoporto, bozza finale della convenzione Anas

Giusy CaminitiVILLA SAN GIOVANNI «Anas Cosenza ha trasmesso l'ultima bozza di convenzione per la realizzazione completa del polmone di stoccaggio. Si deve adesso arrivare alla firma»: le parole pronunciate in consiglio comunale dall'assessore Imbesi rimettono in gioco la soluzione sull'autoporto, opera licenziata tra quelle finanziate dal Decreto di emergenza ambientale. Una storia lunghissima cominciata nel lontano 2003: sin da allora la certezza che tra tutte le opere era proprio il polmone di stoccaggio dei mezzi in attesa di imbarco la vera soluzione per tenere il traffico fuori dalla città, combinata con l'agognato spostamento degli approdi a sud nelle immediate adiacenze dell'attuale **porto** ferroviario. La notizia che sarebbe stata Anas a curare la realizzazione dell'autoporto a Castelluccio risale al 17 aprile, quando la facente funzioni ha definitivamente confermato che sarà realizzato un autoporto di 26 mila metri quadrati (e non "polmoncino" da 8 mila) e che ci sarebbero voluti dai 36 ai 48 mesi per vederlo realizzato, completamente da Anas, dalla progettazione esecutiva alla costruzione. La convenzione arriva dopo nove, ma l'ultima bozza - a detta dell'assessore Giovanni Imbesi - è pronta. Bisogna capire cosa si intende per "ultima bozza" visto che si parla di quella trasmessa da Anas: toccherà adesso al Comune apportare le modifiche e poi concordare il testo finale, oppure questa è la stesura già concordata tra le parti? Per adesso non si sa nulla di più e le domande non sono certo di poco conto: ci eravamo lasciati che gli otto milioni circa che residuano dalle somme stanziare con il decreto di emergenza ambientale non bastavano per progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera. Il sindaco eletto (oggi sospeso) Giovanni Siclari aveva indicato chiaramente la strada della convenzione con Anas, nata dalla necessità di mettere mano per interventi urgenti di messa in sicurezza del muraglione che sovrasta lo svincolo dell'A2. Con la consapevolezza, anche manifestata, che sarebbe stata necessaria una qualche forma di affidamento dell'autoporto per i primi anni al fine di poterlo vedere ultimato. Sarà importante leggere la bozza "trasmessa" da Anas Cosenza per vedere il progetto esecutivo e per capire non solo i tempi di costruzione, ma anche i costi dell'opera e i tempi di un eventuale affidamento in gestione dell'autoporto. Una bozza che dovrebbe arrivare in discussione in consiglio comunale prima della firma: almeno per non ripetere gli errori del maggio 2019 quando il sindaco portò in consiglio la convenzione con Anas per il piazzale autostradale... dopo averla già firmata. Il polmone di stoccaggio di 26 mila metri quadrati decongestionerà gli imbarchi.



Bonifica rada di Augusta colpo di scena dopo l' altro

Il caso. L' Eni vuol dimostrare che le 500 tonnellate di mercurio depositate nei fondali sarebbero "bloccate" e dunque innocue

La richiesta di rifare tutto daccapo, studi e caratterizzazioni, per dimostrare che le 500 tonnellate di mercurio depositate nei fondali della rada di **Augusta** sarebbero "bloccate" nei sedimenti e dunque innocue al resto dell' ecosistema. E perciò potrebbero essere lasciate lì. La richiesta depositata da Eni è l' ultimo, incredibile, colpo di scena in seno alla conferenza di servizi che dovrà portare alla decisione definitiva da parte del ministero dell' Ambiente sulla tipologia d' intervento per realizzare la madre di tutte le bonifiche del nostro territorio, quella della rada di **Augusta**. Non solo, dunque, le due relazioni con cui l' azienda a fine settembre aveva contestato la relazione dei due istituti di ricerca italiani Ispra e Cnr sull' attuale stato di contaminazione della rada di **Augusta**, ora anche - nero su bianco - la richiesta di tornare al punto di partenza di tutto l' iter, rifacendo daccapo analisi e caratterizzazioni, che sono gli studi necessari affinché si possa giungere ai lavori di riqualificazione di aree contaminate da decenni di industrializzazione. Ovviamente la mossa non sta trovando giubilo e tappeti rossi, in seno al tavolo istruttorio, nel quale sono presenti i rappresentanti dei due principali istituti di ricerca italiani. Che nelle stesse ore - non ancora consci di questa ulteriore richiesta di Eni - presentavano la loro nuova relazione che confutava, punto su punto, le conclusioni dell' azienda, confermando le ricadute nell' ambito sanitario e nella catena alimentare della contaminazione prodotta dal mercurio presente nei sedimenti della rada megarese. Il clima, insomma, è quello di una volontà del ministero dell' Ambiente di voler agire (entro l' anno avrebbe voluto giungere alla decisione conclusiva su fondi e tipologia d' intervento), in cui si inserisce una posizione di Eni che potrebbe avere un effetto "ostativo". Il momento, insomma, è molto delicato. Tanto che i principali attori pubblici di questa disputa, Ispra e Cnr, stanno tenendo un basso profilo, benché convinti della giustezza delle loro conclusioni. Non è detto, dunque, che il ministero accolga la richiesta Eni. Ha materiale anche per poter stralciare la relazione dell' azienda che chiede nuove caratterizzazioni a supporto della propria tesi, e prendere in considerazione la nuova relazione Ispra-Cnr che sostanzialmente conferma - in maniera ancora più robusta, chiarendo meglio e mettendo più dati scientifici a supporto - quello che era già stato scritto nella precedente. Confermando in essenza quello che era già stato scritto. E cioè, sostanzialmente, due cose. Intanto che le caratterizzazioni effettuate tra il 2005 e il 2008 sono ancora attuali e "dall' analisi dei contaminanti analizzati nei sedimenti si evince uno stato di contaminazione che non mostra efficaci segni di ripresa naturale". Il documento elencava pure i contaminanti presenti nei sedimenti: mercurio (Hg), esaclorobenzene (Hcb), policlorofenili (Pcb) e idrocarburi policiclici aromatici (Ipa) nei sedimenti. Oggi ne aggiunge altri. La seconda cosa che diceva lo studio è che "la presenza di contaminanti nei mitili e nei pesci testimonia un processo di bioaccumulo attuale, con il superamento dei valori previsti dalle normative ambientali, definendo un continuo impatto della contaminazione dei sedimenti sull' ecosistema marino e confermando, sostanzialmente, quanto emerso dalle precedenti indagini del 2005". Eni propone, dunque, una ulteriore caratterizzazione ambientale della rada per dimostrare che il mercurio è bloccato nei sedimenti e perciò non sarebbe nocivo. La spiegazione è contenuta in un dettaglio tecnico che Eni ha affidato ai suoi consulenti. In pratica



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

- secondo questa consulenza - il mercurio sedimentato non nuocerebbe all'ecosistema per via dell'originario processo di "gelificazione" cui era sottoposto nella produzione di cloro. Sarebbe perciò immerso in una condizione che "ostacola il passaggio verso l'acqua di mare e il contatto con i batteri metilanti". Questo, secondo le conclusioni Eni, spiegherebbe perché la "concentrazione del mercurio nei pesci della Rada non sarebbe diversa da quella che si può incontrare nel pescato del Mediterraneo". Ma anche qualora riuscisse a dimostrare questo (cosa che Ispra e Cnr ritengono impossibile su presupposti scientifici elencati nella propria relazione), ci sarebbe un altro nodo da sciogliere: è ragionevole tenere nei sedimenti del porto di Augusta un tot numero (50, 60, in alcuni punti 100) milligrammi-chilo di mercurio, quando la normativa internazionale prevede che oltre gli 0,5 milligrammi-chilo si possano prevedere effetti tossici sull'ambiente? Le concentrazioni nella rada sono elevate, sancite dalle caratterizzazioni effettuate sinora e descritte nelle relazioni degli istituti pubblici. Eni dice, in sintesi, che nonostante questa quantità, siccome il mercurio è immobile nulla succede. Ispra e Cnr sono certi di aver dimostrato che questo non è vero. E che comunque sarebbe irresponsabile lasciarlo lì. Massimiliano Torneo.

Riparte la cantieristica «Accordo importante»

Cgil e Fiom ieri hanno incontrato il presidente dell' **Autorità** di **Sistema portuale** Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, al quale hanno espresso soddisfazione per l' accordo sottoscritto con Fincantieri grazie al quale il Cantiere navale tornerà a essere un importantissimo polo nel Mediterraneo per le nuove costruzioni di navi. «Il lavoro svolto da Monti è stato importante», hanno detto i sindacalisti di Fiom e Cgil.



Firmato l' accordo: il Cantiere navale di Palermo tornerà a costruire navi

Redazione CTS

Un importantissimo obiettivo per Palermo è stato raggiunto: il rilancio dell' industria cantieristica. È stato firmato, nella sede di Fincantieri a Roma, da **Pasqualino Monti**, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, e Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, l' atto di concessione demaniale in favore di Fincantieri che ha come obiettivo la creazione nello scalo siciliano di uno dei poli navalmeccanici più importanti del Mediterraneo. L' accordo genererà una vera e propria rivoluzione anche nell' assetto infrastrutturale, oltre che operativo, del porto di Palermo, destinando un' area estesa, oggi composta da un bacino d' acqua e piazzali, a un moderno stabilimento da adibire alla costruzione di navi, accanto alle riparazioni e alle grandi trasformazioni navali, settore nel quale Fincantieri ha maturato notevole esperienza negli ultimi anni. L' accordo rappresenta un' eccezione nel quadro dei rapporti fra impresa e istituzioni, imponendo quel cambio di passo che Palermo attendeva da anni. 'Giungiamo al traguardo di un importantissimo percorso - ha commentato il presidente dell' AdSP, **Pasqualino Monti** - dato che l' atto di concessione non solo leggerà Fincantieri

e l' AdSP fino al 2057, ma consentirà, con la costruzione del bacino da 150 mila tonnellate per la cui realizzazione l' Authority ha già assegnato uno stanziamento di 120 milioni di euro, di centrare un vecchio sogno di Palermo: quello di tornare a essere un centro cantieristico anche per la costruzione di nuove navi. Disponiamo oggi di una darsena industriale totalmente liberata da vecchie servitù e completamente affrancata dal degrado in cui versava, stiamo consegnando la cassa di colmata e anche il dragaggio è quasi ultimato. In grande sintesi, abbiamo compiuto tutte le mosse necessarie per industrializzare un' area che potrà finalmente competere a livello internazionale. Ora la sfida contro il tempo, che per me ha riguardato tutto l' assetto del porto, si concentra sul bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate: a termini di concessione, Fincantieri si è impegnata a utilizzarlo in funzione dual use, cioè anche per le nuove costruzioni, e ora spetta a noi mettere a disposizione del gruppo cantieristico la nuova infrastruttura nel più breve tempo possibile: a questo fine auspichiamo, dunque, che il Governo ci dia la possibilità di costruirlo in modo rapido e veloce. 'Con l' intesa di oggi - ha proseguito **Monti** - abbiamo collocato un tassello determinante per la realizzazione del più importante asset industriale della Sicilia con una straordinaria ricaduta in termini occupazionali sulla città. La rivoluzione del bacino industriale permetterà la trasformazione di quell' area in ciò per cui è nata, cioè in un cantiere moderno in grado di consentire a Fincantieri di realizzare le tante commesse che sarà chiamata a gestire nei prossimi anni'.



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Cantiere navale a Palermo, chiuso accordo per la costruzione di navi intere

Redazione

I rappresentanti dei sindacati Cgil e Fiom hanno incontrato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**, al quale hanno espresso soddisfazione per l'accordo sottoscritto con Fincantieri, con il quale il Cantiere navale di Palermo tornerà a essere un importantissimo polo nel Mediterraneo per le nuove costruzioni di navi. All'incontro era presente anche l'ex procuratore aggiunto Leonardo Agueci, componente dell'Oiv, l'organismo indipendente di valutazione dell'Autorità di sistema portuale del mare. "Il lavoro svolto dall'Autorità portuale è stato importante e speriamo che, con la presidenza di **Monti**, possa avere continuità nei prossimi anni, in modo da poter collaborare in modo proficuo alle grandi sfide che si aprono per il futuro dell'industria cantieristica a Palermo e per l'occupazione", dichiarano il segretario generale Cgil Palermo Mario Ridulfo e il segretario Fiom Cgil Francesco Foti. "I passaggi che portano alla firma dell'accordo con Fincantieri, hanno visto la Cgil e la Fiom impegnate in questi anni in una lunga elaborazione di iniziative e trattative per costruire il rilancio non solo del cantiere, a partire dall'investimento per rimettere in funzione il bacino da 150 mila tonnellate", continuano. "Gran parte dell'indotto specializzato che realizzava le navi è emigrato in questi anni al Nord, un vero e proprio esodo, che ha riguardato 1.500 lavoratori palermitani, ma anche calabresi e campani che lavoravano in Sicilia, assorbiti nei porti di Monfalcone, Genova e Marghera", sottolineano i segretari Cgil e Fiom. La Cgil e la Fiom hanno chiesto nei giorni scorsi al Prefetto di Palermo una verifica, da effettuare con Fincantieri e l'Autorità di sistema portuale, per rinnovare il protocollo di legalità sottoscritto nel 1998. Argomento di cui si è ribadita l'importanza durante il colloquio. "Chiediamo che il protocollo sia aggiornato, il tema della legalità e della trasparenza devono essere centrali per prevenire nuove infiltrazioni mafiose" aggiungono Ridulfo e Foti. "Rendere attuale il protocollo di legalità è indispensabile in vista della creazione di nuova occupazione e del ruolo di leadership che tornerà ad avere il cantiere di Palermo, uno strumento fondamentale per la gestione trasparente dei flussi di manodopera e per garantire il rispetto dei diritti dei lavoratori". © Riproduzione Riservata.



Palermo diventa polo mediterraneo per la cantieristica navale

GAM EDITORI

16 dicembre 2020 - Luce verde a **Palermo** per il rilancio dell' industria cantieristica. È stato firmato da Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, e Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, l' atto di concessione demaniale in favore di Fincantieri che ha come obiettivo la creazione nello scalo siciliano di uno dei poli navalmeccanici più importanti del Mediterraneo. L' accordo genererà una vera e propria rivoluzione anche nell' assetto infrastrutturale, oltre che operativo, del **porto** di **Palermo**, destinando un' area estesa, oggi composta da un bacino d' acqua e piazzali, a un moderno stabilimento da adibire alla costruzione di navi, accanto alle riparazioni e alle grandi trasformazioni navali, settore nel quale Fincantieri ha maturato notevole esperienza negli ultimi anni. L' accordo rappresenta un' eccezione nel quadro dei rapporti fra impresa e istituzioni, imponendo quel cambio di passo che **Palermo** attendeva da anni. "Giungiamo al traguardo di un importantissimo percorso - ha commentato il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti - dato che l' atto di concessione non solo leverà Fincantieri e l' AdSP fino al 2057, ma consentirà, con la costruzione del bacino da 150 mila tonnellate per la cui realizzazione l' Authority ha già assegnato uno stanziamento di 120 milioni di euro, di centrare un vecchio sogno di **Palermo**: quello di tornare a essere un centro cantieristico anche per la costruzione di nuove navi. Disponiamo oggi di una darsena industriale totalmente liberata da vecchie servitù e completamente affrancata dal degrado in cui versava, stiamo consegnando la cassa di colmata e anche il dragaggio è quasi ultimato. In grande sintesi, abbiamo compiuto tutte le mosse necessarie per industrializzare un' area che potrà finalmente competere a livello internazionale. Ora la sfida contro il tempo, che per me ha riguardato tutto l' assetto del **porto**, si concentra sul bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate: a termini di concessione, Fincantieri si è impegnata a utilizzarlo in funzione dual use, cioè anche per le nuove costruzioni, e ora spetta a noi mettere a disposizione del gruppo cantieristico la nuova infrastruttura nel più breve tempo possibile: a questo fine auspichiamo, dunque, che il Governo ci dia la possibilità di costruirlo in modo rapido e veloce".



Cantiere navale di Palermo, incontro tra la Cgil e la Fiom con l' Autorità di sistema portuale

di Redazione

Incontro all' Autorità portuale Cgil e Fiom oggi hanno incontrato il presidente dell' Autorità di Sistema portuale Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**, al quale hanno espresso soddisfazione per l' accordo sottoscritto con Fincantieri grazie al quale il Cantiere navale di Palermo tornerà a essere un importantissimo polo nel Mediterraneo per le nuove costruzioni di navi. All' incontro era presente anche l' ex procuratore aggiunto Leonardo Agueci , componente dell' Oiv, l' organismo indipendente di valutazione dell' Autorità di sistema portuale del mare. 'Il lavoro svolto dall' Autorità portuale è stato importante e speriamo che, con la presidenza di **Monti**, possa avere continuità nei prossimi anni, in modo da poter collaborare in modo proficuo alle grandi sfide che si aprono per il futuro dell' industria cantieristica a Palermo e per l' occupazione - dichiarano il segretario generale Cgil Palermo Mario Ridolfo e il segretario Fiom Cgil Francesco Foti - I passaggi che portano alla firma dell' accordo con Fincantieri, hanno visto la Cgil e la Fiom impegnate in questi anni in una lunga elaborazione di iniziative e trattative per costruire il rilancio non solo del cantiere, a partire dall' investimento per rimettere in funzione il bacino da 150 mila tonnellate, ma dell' indotto, che con la ripresa della mission delle costruzioni di navi intere, potrà trovare di nuovo l' utilizzo che aveva in passato. Gran parte dell' indotto specializzato che realizzava le navi è emigrato in questi anni al Nord, un vero e proprio esodo, che ha riguardato 1.500 lavoratori palermitani, ma anche calabresi e campani che lavoravano in Sicilia, assorbiti nei porti di Monfalcone, Genova e Marghera'. La Cgil e la Fiom hanno chiesto nei giorni scorsi al Prefetto di Palermo una verifica, da effettuare con Fincantieri e l' Autorità di sistema portuale, per rinnovare il protocollo di legalità sottoscritto nel 1998. Argomento di cui si è ribadita l' importanza durante il colloquio. 'Chiediamo che il protocollo sia aggiornato, il tema della legalità e della trasparenza devono essere centrali per prevenire nuove infiltrazioni mafiose - aggiungono Ridolfo e Foti - Rendere attuale il protocollo di legalità è indispensabile in vista della creazione di nuova occupazione e del ruolo di leadership che tornerà ad avere il cantiere di Palermo, uno strumento fondamentale per la gestione trasparente dei flussi di manodopera e per garantire il rispetto dei diritti dei lavoratori'.



Sicilia Report

Palermo, Termini Imerese

Porti: accordo Fincantieri-Autorità Sicilia occidentale, plauso dalle parti sociali

Redazione PA

Palermo, 16 dic. - Luce verde a Palermo per il rilancio dell' industria cantieristica. Nella sede di Fincantieri a Roma, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale **Pasqualino** Monti e l' ad di Fincantieri Giuseppe Bono hanno firmato ieri l' atto di concessione demaniale in favore di Fincantieri che ha come obiettivo la creazione nello scalo siciliano di uno dei poli navalmeccanici più importanti del Mediterraneo. L' accordo genererà una vera e propria rivoluzione anche nell' assetto infrastrutturale, oltre che operativo, del porto di Palermo, destinando un' area estesa, oggi composta da un bacino d' acqua e piazzali, a un moderno stabilimento da adibire alla costruzione di navi, accanto alle riparazioni e alle grandi trasformazioni navali, settore nel quale Fincantieri ha maturato notevole esperienza negli ultimi anni. L' accordo rappresenta un' eccezione nel quadro dei rapporti fra impresa e istituzioni, imponendo quel cambio di passo che Palermo attendeva da anni. "Giungiamo al traguardo di un importantissimo percorso - ha commentato il presidente dell' AdSP - dato che l' atto di concessione non solo legherà Fincantieri e l' AdSP fino al 2057, ma consentirà, con la costruzione del bacino da 150 mila tonnellate per la cui realizzazione l' Authority ha già assegnato uno stanziamento di 120 milioni di euro, di centrare un vecchio sogno di Palermo: tornare a essere un centro cantieristico anche per la costruzione di nuove navi. Disponiamo oggi di una darsena industriale totalmente liberata da vecchie servitù e completamente affrancata dal degrado in cui versava, stiamo consegnando la cassa di colmata e anche il dragaggio è quasi ultimato. In grande sintesi, abbiamo compiuto tutte le mosse necessarie per industrializzare un' area che potrà finalmente competere a livello internazionale". Pubblicità "La concessione demaniale a Fincantieri da parte dell' Autorità di sistema portuale apre una nuova stagione per il rilancio del polo cantieristico navale di Palermo. Uno sviluppo fortemente sollecitato, stimolato ed apprezzato dalla Amministrazione comunale, in grande spirito di collaborazione e sintonia istituzionale", dichiara il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando. "Un nuovo bacino al cantiere navale di Palermo, un grande traguardo per la cantieristica e per lo sviluppo economico del territorio", commenta il vicepresidente vicario di Sicindustria, Alessandro Albanese. "Questo accordo - aggiunge - segna la sintesi tra le glorie del passato della cantieristica palermitana e gli slanci di prospettive future che suggellano Palermo come uno dei maggiori centri di riferimento della navalmeccanica in tutto il Mediterraneo, con una florida prospettiva di rilancio per l' economia e di solida ripresa dei livelli occupazionali". Un importantissimo obiettivo per Palermo è stato raggiunto. Con la sigla di questo accordo, il Cantiere navale di Palermo tornerà a essere un importantissimo polo nel Mediterraneo per le nuove costruzioni", dicono Francesco Foti, della Fiom di Palermo, e Rsu di stabilimento della Fiom Serafino Biondo e Davide Vitale. "Da anni - aggiungono Foti, Biondo e Vitale - come Fiom rivendichiamo la costruzione di intere navi non solo per dare un' ulteriore missione produttiva allo stabilimento, ma soprattutto perché questa è la condizione per creare nuova occupazione a Palermo e dare un' occasione a tanti lavoratori metalmeccanici di rimanere e non andar via dalla propria terra. Questo obiettivo è stato raggiunto per l' impegno del presidente Monti che sta dimostrato come è possibile realizzare infrastrutture in tempi rapidi, propedeutiche a rilanciare un sito industriale e a creare lavoro". "Esprimiamo grande soddisfazione per il Cantiere, per



gli operai che hanno combattuto una giusta battaglia, per la possibilità di crescita di un indotto specializzato e soprattutto per quello che la ripresa delle tre missioni produttive che hanno fatto grande il cantiere di Palermo può rappresentare per la città", concludono il segretario generale Cgil Palermo, Mario Ridulfo, e il segretario generale Fiom Cgil Palermo, Angela Biondi. "La firma della concessione



Sicilia Report

Palermo, Termini Imerese

demaniale a Fincantieri Palermo rappresenta un altro tassello fondamentale per lo sviluppo e la crescita del cantiere navale di Palermo, insieme agli investimenti infrastrutturali previsti doteranno il cantiere di tutti gli strumenti per essere protagonista sulle future costruzioni navali", afferma Antonio Nobile, segretario generale Fim Cisl Palermo Trapani. "Siamo soddisfatti di quanto svolto dall' Autorità portuale guidata dal presidente Monti che di fatto concretizza quanto da anni come parti sociali chiediamo - aggiunge -: favorire lo sviluppo dell' industria nel nostro territorio valorizzando così anche le maestranze di Fincantieri, grandi professionalità che possono fare la differenza nel settore delle costruzioni navali". "Auspichiamo che questo sia da esempio per una politica siciliana completamente disinteressata al rilancio dell' industria della nostra regione", conclude il leader sindacale. Per il segretario generale Cisl Palermo Trapani Leonardo LaPiana "così si creano le giuste condizioni per la rinascita del nostro territorio in cui da sempre Fincantieri è stato uno dei punti di forza grazie alla professionalità dei lavoratori del cantiere palermitano. Creare nello scalo siciliano uno dei poli navalmeccanici più importanti del Mediterraneo è quello che chiediamo da anni. In un periodo di così grossa crisi è una risposta valida ed efficace per spingere il tessuto economico palermitano verso un futuro di crescita", conclude La Piana. "Dopo tanti anni finalmente a Palermo si torna a costruire navi con la prospettiva di un cantiere a tutto tondo, recuperando la vocazione originale dello stabilimento. Adesso serve, però, arrivare al risultato finale. Per questo chiediamo un incontro, oltre che all' Autorità portuale, anche a Fincantieri che deve esplicitare il cronoprogramma degli investimenti e ai rappresentanti del governo nazionale e regionale affinché tutti i passaggi vengano posti in essere nel più breve tempo possibile", sottolineano Enzo Comella e Giovanni Gerbino della Uilm Palermo. "Si devono creare le condizioni per dare risposte alla tenuta occupazionale quando sarà superata l' emergenza sanitaria - aggiungono -. Il cantiere navale può essere al centro di un grande rilancio produttivo. Stanno aumentando i traffici via mare, dobbiamo cogliere questa grande occasione per dare risposte non solo alla città ma a tutta la Sicilia". (Adnkronos/Labitalia)

Palermo diventa polo mediterraneo per la cantieristica navale

Luce verde a Palermo per il rilancio dell' industria cantieristica. È stato firmato ieri, nella sede di Fincantieri a Roma, da Pasqualino Monti , presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, e Giuseppe Bono , amministratore delegato di Fincantieri, l' atto di concessione demaniale in favore di Fincantieri che ha come obiettivo la creazione nello scalo siciliano di uno dei poli navalmeccanici più importanti del Mediterraneo. L' accordo genererà una vera e propria rivoluzione anche nell' assetto infrastrutturale, oltre che operativo, del **porto** di Palermo, destinando un' area estesa, oggi composta da un bacino d' acqua e piazzali, a un moderno stabilimento da adibire alla costruzione di navi, accanto alle riparazioni e alle grandi trasformazioni navali, settore nel quale Fincantieri ha maturato notevole esperienza negli ultimi anni. "La concessione demaniale a Fincantieri da parte dell' Autorità di sistema portuale, apre una nuova stagione per il rilancio del polo cantieristico navale di Palermo. - dichiara il sindaco Leoluca Orlando -. Uno sviluppo fortemente sollecitato, stimolato ed apprezzato dalla Amministrazione comunale, in grande spirito di collaborazione e sintonia istituzionale". L' accordo rappresenta un' eccezione nel quadro dei rapporti fra impresa e istituzioni, imponendo quel cambio di passo che Palermo attendeva da anni. "Giungiamo al traguardo di un importantissimo percorso - ha commentato il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti - dato che l' atto di concessione non solo leggerà Fincantieri e l' AdSP fino al 2057, ma consentirà, con la costruzione del bacino da 150 mila tonnellate per la cui realizzazione l' Authority ha già assegnato uno stanziamento di 120 milioni di euro, di centrare un vecchio sogno di Palermo: quello di tornare a essere un centro cantieristico anche per la costruzione di nuove navi. Disponiamo oggi di una darsena industriale totalmente liberata da vecchie servitù e completamente affrancata dal degrado in cui versava, stiamo consegnando la cassa di colmata e anche il dragaggio è quasi ultimato. In grande sintesi, abbiamo compiuto tutte le mosse necessarie per industrializzare un' area che potrà finalmente competere a livello internazionale. Ora la sfida contro il tempo, che per me ha riguardato tutto l' assetto del **porto**, si concentra sul bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate: a termini di concessione, Fincantieri si è impegnata a utilizzarlo in funzione dual use , cioè anche per le nuove costruzioni, e ora spetta a noi mettere a disposizione del gruppo cantieristico la nuova infrastruttura nel più breve tempo possibile: a questo fine auspichiamo, dunque, che il Governo ci dia la possibilità di costruirlo in modo rapido e veloce. "Con l' intesa di oggi - ha proseguito Monti - abbiamo collocato un tassello determinante per la realizzazione del più importante asset industriale della Sicilia con una straordinaria ricaduta in termini occupazionali sulla città. La rivoluzione del bacino industriale permetterà la trasformazione di quell' area in ciò per cui è nata, cioè in un cantiere moderno in grado di consentire a Fincantieri di realizzare le tante commesse che sarà chiamata a gestire nei prossimi anni". Soddisfazione anche dal segretario generale Fim Cisl Palermo Trapani Antonio Nobile che ha dichiarato: "La firma della concessione demaniale a Fincantieri Palermo rappresenta un altro tassello fondamentale per lo sviluppo e la crescita del cantiere navale di Palermo, insieme agli investimenti infrastrutturali previsti doteranno il cantiere di tutti gli strumenti per essere protagonista sulle future costruzioni navali". Fincantieri è uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo e il primo per diversificazione e innovazione. È leader nella progettazione e costruzione di navi da crociera e operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, dalle navi militari all' offshore, dalle navi speciali e traghetti a elevata complessità ai mega-yacht, nonché nelle riparazioni e





meccanici ed elettrici e nell' offerta di servizi post vendita. L' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale gestisce e coordina i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e **Porto** Empedocle che insieme costituiscono un nodo centrale del corridoio Scandinavo - Mediterraneo. LEGGI ANCHE DATI CORONAVIRUS SICILIA MARTEDI' 15 DICEMBRE DATI CORONAVIRUS PROVINCE SICILIA MARTEDI' 15 DICEMBRE.

Il Sole 24 Ore

Focus

LOGISTICA E COVID

La crisi dei container fa salire anche i costi delle commodity

Noli record e ritardi nei trasporti per alcuni prodotti agricoli, plastiche e metalli. In Europa timori per le forniture di riso e caffè, indagini Usa sugli armatori

SISSI BELLOMO - Dai prodotti agricoli alla plastica e ai metalli. La crisi dei container per le spedizioni marittime inizia a provocare ripercussioni anche sui mercati delle materie prime, con ritardi nelle consegne, aumenti dei costi e addirittura possibili difficoltà di rifornimento: un timore che in Europa serpeggia tra gli importatori di caffè e di riso indica. Quest'ultimo proviene infatti in grandi quantità dall'Asia, dove è più acuta la carenza di "scatole" per il trasporto (anche se l'Italia, primo produttore Ue del cereale, potrebbe essere favorita dalla situazione). Quanto al caffè l'allarme è nato dopo la segnalazione di difficoltà nel trovare spazio per il raccolto brasiliano sulle navi porta-container, oggi utilizzate per il trasporto di oltre il 90% dei chicchi. Le commodities viaggiano in prevalenza come carichi alla rinfusa. Ma questo non vale per tutte. E in ogni caso negli ultimi anni la scelta dei container è diventata sempre più diffusa, soprattutto per alcuni prodotti o materiali, oltre che per le spedizioni a clienti che acquistano volumi limitati. Le difficoltà e i rincari record per questa modalità di trasporto ormai colpiscono ogni anello della catena del valore. Nel segmento delle portacontainer il caos logistico da Covid non è ancora finito e i noli marittimi, triplicati da marzo su alcune rotte dall'Asia, continuano a salire. Per spedire un contenitore da 40 piedi da Shanghai a Los Angeles oggi si spendono oltre 4mila dollari, se la destinazione è Rotterdam si superano 4.500 \$, contro una media di circa 1.500 \$ negli ultimi cinque anni, ricorda Saxo Bank. In Cina le esportazioni di qualsiasi merce superano di gran lunga le importazioni e la tendenza non aiuta a ridistribuire i container: in Europa e negli Usa ci sono ancora troppe "scatole", nonostante la corsa a rispedire i vuoti in Asia, dove scarseggiano. E proprio questa corsa sta provocando l'effetto collaterale di lasciare a terra i prodotti più impegnativi da caricare e meno remunerativi da spostare. Molto spesso sono prodotti agricoli. I coltivatori Usa denunciano che nelle aree lontane dai porti si accumulano prodotti che è diventato quasi impossibile esportare e il cui valore sta diminuendo: frutta secca, agrumi, cotone, persino soia e cereali, che per il 90% non viaggiano in container. La Federal Maritime Commission (Fmc), che aveva già alzato la voce con gli armatori, il 20 novembre ha aperto un'indagine per accertare eventuali illeciti. L'allarme cresce intanto anche nel comparto dei metalli e in quello della plastica: sarebbero in particolare alcune leghe di alluminio, oltre alle resine in generale, a faticare a trovare spazio nei container, proprio come succede ai prodotti agricoli. Polimeri come il polietilene e il propilene, che viaggiano in questo modo, hanno raggiunto costi di trasporto astronomici: la richiesta è di 5.000-5.500 \$ per container, scrive Icis, più 1.000-1.500 \$ extra per garantire spazio sulla nave. Secondo Platts in Asia ci sono fornitori che non sono ancora riusciti a spedire carichi venduti a settembre-ottobre. In alcuni casi il rincaro record dei trasporti si aggiunge ad altre tensioni sul mercato. Il prezzo del Pvc (polivinilcloruro), uno dei materiali plastici più diffusi, oggi è ai massimi storici in diverse aree del mondo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



NAUTICA

Cantieri nautici fiduciosi, produzione 2021 in crescita

Bene il 2020 per il 44% dei costruttori; in affanno charter e porti

Raoul de Forcade

Le imprese della cantieristica nautica sono riuscite, per la maggior parte, a recuperare, nel corso 2020, gli effetti negativi determinati dalla pandemia e dal lockdown e prevedono un 2021 in crescita. Mentre charter, porti agenzie nautiche e broker restano in affanno, a fronte della mancanza di clientela turistica europea ed extra Ue. È quanto emerge dai dati raccolti dall'ufficio studi di Confindustria nautica dopo un'indagine condotta tra gli associati. Il documento è stato presentato nella sessione privata dell'assemblea dell'associazione che si è tenuta ieri via web. Nel corso del meeting, aperto dal presidente di Confindustria nautica Saverio Cecchi, è stata resa nota anche la data del prossimo Salone di Genova, il 61°, che si terrà dal 16 al 21 settembre 2021. Per quanto riguarda la stima dei trend di chiusura del 2020, ha spiegato il responsabile dell'ufficio studi, Stefano Pagani, «i risultati del questionario ai soci confermano le indicazioni qualitative emerse alla conclusione della stagione nautica, con una evidente dicotomia fra la componente industriale e quella delle imprese del turismo nautico». Per quanto riguarda la cantieristica, si legge nel report, il 44% del campione indica una crescita di fatturato e il 41% stima una contrazione, mentre il 15% prefigura stabilità. Da accessori e motori emergono invece indicazioni più conservative: la fascia che prevede una riduzione di fatturato è del 42%, quella di stabilità raggiunge il 35%, mentre solo il 23% stima una crescita. L'industria nautica nel suo complesso dovrebbe quindi chiudere il 2020 con una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente. Per quanto attiene invece all'indotto legato al turismo nautico, il report mostra le criticità derivanti dagli effetti della pandemia sugli spostamenti internazionali, con la mancanza di clientela extra Ue nel Mediterraneo. Se, per la portualità e i servizi, circa il 57% del campione segnala una riduzione di fatturato, questo dato sale all'82% per il segmento del charter nautico, con due imprese su tre che indicano una contrazione del volume di affari superiore al 20%. Il questionario si sofferma anche sul sentiment sull'anno nautico in corso (1 settembre 2020 - 31 agosto 2021). Le imprese sembrano dimostrare fiducia: nel settore della produzione di unità da diporto il 67% indica una crescita rispetto al precedente anno nautico, con un 26% che prevede stabilità e solo il 7% che pensa invece a una possibile contrazione. Per il segmento accessori e motori, il 41% prefigura una crescita, il 49% stabilità e il 10% un calo. Anche nell'ambito del turismo nautico si registra più ottimismo: 44% crescita e 50% stabilità per marine e servizi, 50% crescita e 26% stabilità per il charter. Anche se, in particolare per quest'ultimo, spiega Pagani, una previsione di crescita «non potrà senz'altro corrispondere a un ritorno ai livelli pre Covid». Cecchi ha ricordato che, col 2020, si è chiuso un anno «che ha visto la nautica italiana riunita sotto un unico cappello associativo e ci ha visti crescere con l'arrivo di tanti nuovi soci. Anche per questo abbiamo potuto affrontare più forti la crisi del momento (il Covid, ndr) che è forse la crisi del secolo». Cecchi ha anche elencato i risultati più significativi ottenuti da Confindustria nautica nella sua attività istituzionale. Fra questi, spiccano l'approvazione del correttivo al Codice della nautica, in vigore dal 22 dicembre, e il provvedimento dell'Agenzia delle entrate che ha consentito di salvare il leasing nautico, puntando sui sistemi di tracciamento per verificare le rotte degli yacht.



Il Sole 24 Ore

Focus

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Logistica vaccini anti-covid19: al via tavolo di lavoro congiunto tra associazioni del cargo-aereo e logistica farmaceutica

Alessandro Albertini: '30 milioni di dosi da distribuire nel primo trimestre 2021 sono una sfida storica'. Trasporto aereo e logistica del pharma uniscono le forze per organizzare al meglio la filiera di approvvigionamento e distribuzione dei vaccini anti-Covid19 e si mettono a disposizione di Governo, Commissario straordinario e autorità competenti. Con questo obiettivo Anama, PharmacomItalia, Assaeroporti, Assaereo, IATA, Assohandlers, Assoram, Ibar e AICAI hanno deciso di costituire un Tavolo di lavoro congiunto sulla logistica vaccini anti-covid19. Il trasporto per via aerea, infatti, sarà la modalità principale scelta per l'importazione del vaccino, che necessita di tempi rapidi ed elevati standard di sicurezza: condizioni che il cargo aereo può ed è abituato a garantire. La distribuzione dei vaccini anti-Covid19 comincerà presumibilmente già a gennaio 2021 e in soli tre mesi saranno distribuite 30 milioni di dosi di vaccino. È evidente che ciò richiederà uno sforzo straordinario per il settore del trasporto merci aereo e un coordinamento tra gli attori della filiera - vettori, spedizionieri, operatori degli hub aeroportuali e degli hub logistici di magazzino e il settore farmaceutico

afferma Alessandro Albertini, Presidente di Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespediti e aderente a Confetra) e portavoce del tavolo in rappresentanza di tutte le associazioni che hanno aderito all'iniziativa - La costituzione del Tavolo congiunto è il segno concreto che il sistema Italia c'è e che gli operatori sono pronti ad affrontare questa sfida storica mettendo al servizio del Paese il proprio know-how. L'Italia è il secondo Paese europeo per volume di export di prodotti del pharma: abbiamo, dunque, l'esperienza e le skills per gestire le reti di stoccaggio e distribuzione dei vaccini. Al Governo, inoltre, le Associazioni chiedono misure ad hoc per garantire la fluidità della catena logistica: corridoi preferenziali per il trasporto dei vaccini, procedure di sdoganamento che consentano di ridurre le tempistiche delle operazioni negli hub logistici di destinazione, interventi tempestivi per risolvere eventuali criticità di congestionamento ai confini. Accogliamo con favore il Tavolo di lavoro congiunto e confidiamo nel supporto del Governo italiano per garantire un trasporto efficiente e sicuro dei vaccini COVID-19. IATA ha pubblicato una guida che fornisce raccomandazioni ai governi e alla catena logistica in preparazione di quella che sarà l'operazione più grande e complessa di logistica globale mai intrapresa. Fornire miliardi di dosi di un vaccino che deve essere trasportato e conservato in uno stato congelato seguendo rigorosi requisiti di temperatura controllata in modo efficiente in tutto il mondo comporterà sfide logistiche estremamente complesse lungo tutta la filiera. Una stretta collaborazione tra industria e Governo sarà fondamentale per il suo successo afferma Rafael Schwartzman, Vicepresidente Regionale della IATA per l'Europa. La filiera della logistica health, che Assoram rappresenta, plaude alla sinergia tra le sigle del Tavolo di lavoro congiunto. La distribuzione dei vaccini covid-19 ma in generale le nuove sfide che abbiamo davanti impongono approcci integrati tra le Filiere e con le Istituzioni. Una questione di metodo", oltre che di sostanza, che Assoram ribadisce con forza mettendo a disposizione esperienza e know how precisa Perluigi Petrone, Presidente di ASSORAM, operatori logistici e commerciali pharma e salute. È una sfida complessa, nuova in termini di rete di distribuzione e commodity da movimentare, ma che ancora una volta mette in luce il ruolo prezioso ed essenziale degli spedizionieri e degli operatori delle filiere logistiche chiude il Presidente Albertini.



