



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 15 gennaio 2021**



Prime Pagine

15/01/2021	Corriere della Sera	9
<hr/>		
15/01/2021	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
15/01/2021	Il Foglio	11
<hr/>		
15/01/2021	Il Giornale	12
<hr/>		
15/01/2021	Il Giorno	13
<hr/>		
15/01/2021	Il Manifesto	14
<hr/>		
15/01/2021	Il Mattino	15
<hr/>		
15/01/2021	Il Messaggero	16
<hr/>		
15/01/2021	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
15/01/2021	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
15/01/2021	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
15/01/2021	Il Tempo	20
<hr/>		
15/01/2021	Italia Oggi	21
<hr/>		
15/01/2021	La Nazione	22
<hr/>		
15/01/2021	La Repubblica	23
<hr/>		
15/01/2021	La Stampa	24
<hr/>		
15/01/2021	MF	25
<hr/>		

Primo Piano

15/01/2021	MF Pagina 17	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	26
<hr/>			
14/01/2021	Corriere Marittimo		28
<hr/>			
14/01/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	29
<hr/>			
TASSAZIONE PORTI - ILLUSTRATE ALLA MINISTRA DE MICHELI LE PROPOSTE DI ASSOPORTI PER IL RICORSO ALLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA. INDICATI DEIANA E PATRONI GRIFFI PER SEGUIRE LA QUESTIONE			
<hr/>			

14/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	30
<hr/>			
14/01/2021	Ship Mag		31
Rossi (Assoporti): Sì alle tasse sui canoni, ma non parliamo di IVA né di aiuti di Stato			
<hr/>			
14/01/2021	Shipping Italy		32
Rossi (Assoporti): L'Italia porti una portaerei davanti a Bruxelles, poi si sieda a negoziare			
<hr/>			

Trieste

15/01/2021	Il Piccolo Pagina 1		33
Porto e scienza: una stagione d' oro per Trieste			
<hr/>			
15/01/2021	Il Piccolo Pagina 23	<i>OMAR MONESTIER</i>	34
Dal porto alla scienza la stagione d' oro di Trieste			
<hr/>			
15/01/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 28	<i>GIULIO GARAU</i>	36
Una schiarita sulle concessioni MarterNeri vuole la Compagnia			
<hr/>			
14/01/2021	Shipping Italy		38
Ulusoy sarà il primo cliente della Piattaforma Logistica di Trieste			
<hr/>			

Venezia

15/01/2021	Il Gazzettino Pagina 35	<i>ALVISE SPERANDIO</i>	39
Fondi europei, duello da Venezia a Roma			
<hr/>			
15/01/2021	Il Gazzettino Pagina 37	<i>ROBERTO PERINI</i>	41
Porto, la ripresa si allontana			
<hr/>			
15/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 13		42
«Crocieristica abbandonata neanche un euro dal Recovery»			
<hr/>			

Savona, Vado

15/01/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 31		43
Mobilità green rispunta il piano del filobus			
<hr/>			
14/01/2021	Il Vostro Giornale		44
Savona, approvato progetto di organizzazione turistica rivolto alle agenzie di viaggio			
<hr/>			

Genova, Voltri

15/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 1		45
Genova-Savona, rotta per l' alleanza porto e imprese alla prova del business			
<hr/>			
15/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		46
Porto, imprese, commercio decolla l' asse Genova-Savona			
<hr/>			
15/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		47
Una sola visione per quattro scali l' impresa possibile di San Giorgio			
<hr/>			
15/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 15	<i>SIMONE GALLOTTI FRANCESCO MARGIOCCO</i>	48
Diga, l' indotto su Genova «Mille assunti in sei anni»			
<hr/>			
14/01/2021	PrimoCanale.it		49
Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico			
<hr/>			
14/01/2021	PrimoCanale.it		50
La diga della città e non dei terminalisti litigiosi			
<hr/>			

15/01/2021	Shipping Italy	51
Pubblicata l'analisi costi benefici della nuova diga di Genova: conviene farla (ma anche no)		
14/01/2021	FerPress	53
Genova: sopralluogo del sindaco Bucci e del presidente dell' ADSP al cantiere delle Dune presso la Fascia di rispetto di Prà		
14/01/2021	Informare	54
Lo scorso anno i terminal portuali di PSA hanno movimentato un traffico record di 86,6 milioni di container		
14/01/2021	BizJournal Liguria	55
Cantiere A7, le azioni del Comune di Genova per agevolare il traffico		
14/01/2021	PrimoCanale.it	56
Autostrade, Tursi corre ai ripari in vista del maxi cantiere in A7		
14/01/2021	PrimoCanale.it	57
Cantiere in A7, ora Autostrade fa slittare l' incubo al 15 febbraio		
14/01/2021	MenteLocale Genova	58
Genova e l' energia: la centrale termoelettrica del porto, incontro online		

La Spezia

15/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	L.IV.	59
«I soldi per il nostro scalo una grande opportunità»			
15/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	L.IV.	60
«Il sistema accelera sulla digitalizzazione»			
14/01/2021	Citta della Spezia		61
Benifei (Pd): "Recovery, bene 30 milioni per elettrificazione banchine porto"			
14/01/2021	BizJournal Liguria		62
La Spezia: incontro tra comunità portuale e presidente Adsp Mar Ligure Orientale Sommariva			
14/01/2021	Citta della Spezia		63
Piano regolatore e infrastrutture al centro dell'incontro tra Sommariva e Comunità portuale			
14/01/2021	Informare		64
I rappresentanti della comunità portuale della Spezia hanno incontrato il nuovo presidente dell' AdSP			
14/01/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	65
Comunità portuale spezzina incontra Sommariva			
14/01/2021	Ship Mag		66
La Spezia, Sommariva incontra il cluster: Apprezzata la dichiarazione di intenti sulla continuità			
15/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 41		67
Canaletto e Pianazze, ecco le sfide della Cgil			
15/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 51		68
Lsct in buona salute ma bisognosa di 'cassa'			

Ravenna

15/01/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 8	ANDREA TARRONI	69
Accordo con le banche per il rilancio Seaser Sinigaglia: «A Marinara nuovi investimenti »			
15/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 35		70
C' è l' accordo con le banche: Marinara riparte			

Livorno

15/01/2021	Il Tirreno Pagina 16	MAURO ZUCHELLI	72
Recovery, niente soldi a Livorno (per ora) E a fine mese il sindaco presenta le idee			

15/01/2021	Il Tirreno Pagina 16	M.Z.	74
<hr/>			
14/01/2021	Messaggero Marittimo	Renato Roffi	75
<hr/>			
Porto di Livorno fuori dal Pnrr			

Piombino, Isola d' Elba

14/01/2021	Ship Mag		76
<hr/>			
La Costa Victoria ha iniziato il suo ultimo viaggio verso Aliaga			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39		77
<hr/>			
Autorità portuale, verso il «commissario»			
15/01/2021	Corriere Adriatico Pagina 13		78
<hr/>			
Nomina ai tempi supplementari			
15/01/2021	Corriere Adriatico Pagina 13		79
<hr/>			
Porto, altri fondi per le manutenzioni Un assegno di 5 milioni dal Ministero			
14/01/2021	Ansa		80
<hr/>			
Porti: Adsp, altri 5,5 mln da Mit per Marche e Abruzzo			
14/01/2021	Cronache Ancona		81
<hr/>			
Dal Ministero 5 milioni e mezzo per la manutenzione del porto			
14/01/2021	FerPress		82
<hr/>			
AdSP Adriatico centrale: nuovi fondi per 5,52 mld. Serviranno per opere manutentive e grande infrastrutturazione			
14/01/2021	Informare		83
<hr/>			
Il MIT erogherà oltre cinque milioni di euro all' AdSP dell' Adriatico Centrale			
14/01/2021	Informatore Navale		84
<hr/>			
AdSP del Mare Adriatico Centrale: ottenuti altri 5,52 mln da Ministero Infrastrutture			
14/01/2021	Informazioni Marittime		85
<hr/>			
Porti di Ancona e Pescara, oltre 50 milioni di investimenti nel 2021			
14/01/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	86
<hr/>			
Giampieri: dal Mit arrivano 5,52 mln			
14/01/2021	Ship Mag		87
<hr/>			
AdSp Mare Adriatico, in arrivo 5,52 milioni dal MIT. Giampieri: Riconosciuto il nostro impegno			
14/01/2021	Corriere Marittimo		88
<hr/>			
"Buon Vento", il porto di Ancona racconta la sua storia e il futuro			
14/01/2021	Cronache Ancona		89
<hr/>			
Il porto visto da chi lo vive ogni giorno: ecco il progetto 'Buon Vento'			
14/01/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	91
<hr/>			
Progetto Buon vento! Intervista al presidente Giampieri			
14/01/2021	Ansa		92
<hr/>			
Fincantieri: varata ad Ancona "Silver Dawn" per Silversea			
14/01/2021	Ship Mag		93
<hr/>			
Silver Dawn ha toccato l'acqua per la prima volta			
14/01/2021	Shipping Italy		94
<hr/>			
Varata ad Ancona la Silver Dawn			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/01/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 2		95
<hr/>			
Capitaneria e Adsp unite affinché il porto di Civitavecchia possa percorrere ulteriori e differenti linee di sviluppo			

15/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	96
	Superstrada per Orte il vice ministro: «Entro 48 ore il commissario»	
14/01/2021	FerPress	97
	AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: Musolino al lavoro per riequilibrare i conti dell' ente	
14/01/2021	Informazioni Marittime	98
	Porto di Civitavecchia va in esercizio provvisorio	
14/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	99
	Authority: si lavora per l' equilibrio economico-finanziario	
14/01/2021	Messaggero Marittimo	100
	Musolino alle prese con i conti dell'Authority	<i>Redazione</i>
14/01/2021	Port News	101
	AdSP Civitavecchia alle prese con i conti	<i>di Redazione Port News</i>
14/01/2021	Ship Mag	102
	Civitavecchia, MIT: si all'esercizio provvisorio dell'Authority. Musolino: Risaneremo i conti	
15/01/2021	Il Faro Online	103
	Primo incontro di lavoro tra il neo Presidente dell' AdSP ed il Comandante del porto di Civitavecchia	<i>Comunicato Stampa</i>

Napoli

14/01/2021	Stylo 24	104
	Adsp Tirreno Centrale: tutto pronto per la nomina di Andrea Annunziata	

Brindisi

15/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	105
	«Il porto bloccato» Esposti a Procura e Corte dei conti	
15/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	107
	Rossi: «Non esiste nuovo progetto di Edison»	
15/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 1	108
	Edison, quasi un giallo Il sindaco: sul deposito del gas non esiste un nuovo progetto	
15/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 12	109
	Edison, Rossi smentisce Patroni Griffi: «Non esiste un progetto alternativo»	
15/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 12	111
	Opere strategiche per il porto ferme D' Attis annuncia un esposto in Procura	
14/01/2021	Brindisi Report	113
	D' Attis: "Porto di Brindisi boicottato, qualcuno ne trae beneficio"	
14/01/2021	Brindisi Report	115
	Dposito gas, Amati: "Basta chiacchere, si vada avanti rapidamente"	
14/01/2021	Brindisi Report	116
	Deposito gas Edison, Rossi: "Non esiste nessun nuovo progetto"	

Taranto

15/01/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 12	117
	Taranto, la strategia turca per rilanciare il porto	<i>Domenico Palmiotti</i>
15/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 42	119
	Porto, conferma per Prete	
15/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 1	120
	Prete: «Porto, le grandi sfide per i prossimi quattro anni»	

15/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11	121
<hr/>		
15/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11	123
<hr/>		
14/01/2021	Informazioni Marittime	125
<hr/>		
14/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 126
<hr/>		
14/01/2021	Ship Mag	127
<hr/>		

Manfredonia

15/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 21	128
<hr/>		
15/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 29	129
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

15/01/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 22	131
<hr/>		
14/01/2021	FerPress	132
<hr/>		
14/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 133
<hr/>		
14/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 134
<hr/>		
14/01/2021	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i> 135
<hr/>		
14/01/2021	Stretto Web	137
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

15/01/2021	La Nuova Sardegna Pagina 31	138
<hr/>		
15/01/2021	La Nuova Sardegna Pagina 31	<i>DI GIANDOMENICO MELE</i> 139
<hr/>		
14/01/2021	Informare	141
<hr/>		
14/01/2021	Olbia Notizie	<i>Redazione</i> 143
<hr/>		

Cagliari

15/01/2021	L'Unione Sarda Pagina 15	144
<hr/>		

14/01/2021	Ansa		145
<hr/>			
14/01/2021	Informatore Navale		146
<hr/>			
14/01/2021	Informazioni Marittime		148
<hr/>			
14/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	150
<hr/>			
14/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	152
<hr/>			
14/01/2021	Sardinia Post		153
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

15/01/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 24	154
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

15/01/2021	Giornale di Sicilia	Pagina 22	155
<hr/>			
14/01/2021	Blog Sicilia	<i>Redazione</i>	156
<hr/>			
14/01/2021	IL Sicilia	<i>Redazione</i>	157
<hr/>			
14/01/2021	Sicilia 20 News	<i>di Redazione</i>	158
<hr/>			
14/01/2021	Sicilia Report	<i>Redazione CT</i>	159
<hr/>			
14/01/2021	SiciliaNews24		160
<hr/>			

Focus

14/01/2021	Shipping Italy		161
<hr/>			
14/01/2021	Ship Mag		162
<hr/>			
14/01/2021	Ship Mag		163
<hr/>			
14/01/2021	Transportonline		164
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 33-C - Tel. 06 688251

FONDATA NEL 1876

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



**Inaugurazione «oscurata»
Trump, impeachment
nel giorno di Biden**
di **Giuseppe Sarcina**
alle pagine 16 e 17



**Da oggi in edicola
«Il dito e la luna»**
Cercare il senso della verità
La lezione di Severino
di **Daniela Monti**
a pagina 36



IL GOVERNO E LA CRISI

Conte va alla sfida in Parlamento

Il premier da Mattarella. Chiederà la fiducia e i voti dei «responsabili». Pd e Cinque Stelle: Renzi inaffidabile

LA STRADA SMARRITA

di **Roberto Gressi**

Il virus è ancora vivo, per quanto contrastato dai primi vagiti del vaccino, e la possibilità della ripresa, sulle ali del Recovery fund, è ancora colpevolmente immersa nella nebbia. È in questo quadro che si apre la crisi di governo, con tutti che si affidano alla saggezza del presidente della Repubblica dopo aver fatto solo finta di accoltarne gli avvertimenti. La apre Matteo Renzi, forte di poco più del due per cento nel Paese ma poggiando la sua spregiudicatezza su ragioni di crisi più profonde, su un governo ormai quasi immobile, bloccato dai veti e convinto che si potesse andare avanti con la sola suspense del Dpcm. Renzi si tiene le mani libere: vorrebbe cambiare il premier ma non chiude a un Conte ter e esclude solo le elezioni con la più disarmante delle motivazioni: vincerebbe il centrodestra. Anche Giuseppe Conte si tiene le mani libere: soprattutto percorre la strada perlomeno non più sotterranea dei «responsabili» per sostituire Italia viva al Senato, pur conoscendo le perplessità di Sergio Mattarella su maggioranze raccogliute. Arma comunque a doppio taglio: pure il centrodestra potrebbe cercare dei responsabili per ribaltare gli equilibri.

continua a pagina 26

Giuseppe Conte ieri pomeriggio è salito al Quirinale per incontrare il presidente Sergio Mattarella. Un'ora di colloquio nel quale il premier ha ribadito la volontà di cercare in Parlamento i numeri per proseguire a governare sostituendo i voti di Italia viva. Già lunedì chiederà la fiducia alla Camera, scommettendo sui «responsabili» al posto dei renziani. Sfida, quella del premier, ribattezzata «indispensabile chiarimento politico in Aula», mentre Pd e 5 Stelle rincarano i giudizi negativi sull'ex alleato Matteo Renzi, «inaffidabile». E dunque caccia serrata di voti «sicuri», tanto più necessari al Senato dove gli equilibri della maggioranza sono precari.

da pagina 2 a pagina 11

PARLA SALVINI

«Va impedita la maggioranza minestrone»



di **Marco Cremonesi**

Matteo Salvini: «Un governo minestrone in piena epidemia è assurdo, spero in Mattarella».

a pagina 9

GIANNELLI



L'INTERVISTA / 1 ENRICO LETTA

«Lo strappo? Pura follia»

di **Monica Guerzoni**

L'ex premier Enrico Letta: «Trovo incomprensibile e incredibile che l'Italia, e in parte l'Europa, debbano andare dietro alle folle di una sola persona».

a pagina 6

L'INTERVISTA / 2 AMENDOLA E LE IMPRESE

«Fondi Ue, basta accuse»

di **Federico Fubini**

«A scolleremo le imprese, basta accuse», dice il ministro Amendola. «Pronti ad accogliere i contributi e a modificare la bozza del Recovery piano».

a pagina 11

L'appello Il giovane picchiato a morte in discoteca in Spagna



Luigi Ciatti con il figlio Nicolò picchiato e ucciso a 22 anni da giovani ceceni l'11 agosto del 2017 in una discoteca spagnola

«Non fate uscire dal carcere l'assassino di mio figlio»

di **Marco Gasperetti**

«I magistrati spagnoli! facciano presto altrimenti fuggirà anche l'unico degli assassini di mio figlio oggi in galera». L'appello di Luigi Ciatti, padre di Nicolò, il giovane ucciso a colpi di coltello in discoteca nell'estate del 2017, in Spagna.

a pagina 23

IL VIRUS DA DOMANI IN VIGORE IL DECRETO: TUTTE LE REGOLE

Un altro mese senza sci Palestre e cinema chiusi fino al 5 marzo

IL TAR E LA LOMBARDIA

Quel pasticcio (l'ennesimo) sulla scuola

di **Gianna Fregonara**

Non potevano mancare anche un paio di decisioni del Tar nel garbuglio della riapertura delle scuole. Almeno ora però, gli studenti lombardi qualche certezza in più rispetto ai loro coetanei delle altre parti d'Italia ce l'hanno.

continua a pagina 13

di **Fiorenza Sarzanini**

Impianti da sci chiusi fino al 15 febbraio, musei aperti in zona gialla, chiuse le palestre e le piscine: la bozza del Dpcm conferma la linea dura. Resta anche il divieto di asporto dal bar dopo le 18. Tutte le nuove norme saranno in vigore da domani al 5 marzo (a parte lo spostamento fra le regioni che è confermato solo fino al 15 febbraio). Lombardia, Emilia-Romagna e Calabria verso la zona rossa. Si moltiplicano le proteste contro la didattica a distanza. Lunedì si torna in classe in Lombardia. Le preoccupazioni di Speranza.

alle pagine 12 e 13 Santaripa

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Da Colombo a Galileo, da Scilipoti a Razzi, il destino è ingiusto con i precursori. Vedono qualcosa prima degli altri e lo gridano al mondo, raccogliendo in cambio perfidie e umiliazioni. Per fortuna il tempo si incarica di dare loro ragione prima o poi, talvolta più prima che poi. Prendete i due più celebri tra i succitati, Razzi e Scilipoti: meriterebbero almeno una statua risarcitoria. Quando si precipitarono in soccorso di Berlusconi, depositarono ai suoi piedi i consensi che avevano ottenuto per fargli la guerra, la sinistra li trattò come dei giuda solo un po' più carli dell'originale. Non si contarono le buccie storte e gli occhi rovesciati che il loro comportamento produsse nella personalità di provata fede democratica. Le stesse che adesso, trovandosi nella

Elogio di Scilipoti

carestia di voti in cui versava il Berlusconi di allora, implorano una clambellina di salvataggio, anche mezza sgonfia. Che cosa sarà mai cambiato, al punto da rendere nobile una pratica che finora i progressisti e i grillini ritenevano immonda? Di sicuro non le motivazioni di alta politica, mirabilmente riassunte proprio da Razzi con l'autorevolezza dell'ex: «Dodici mila euro al mese, fuori da lì chi te li dà?». Il nome, dev'essere il nome. Responsabili, così si chiamavano quelli vecchi, sapeva di presa in giro. Per i nuovi Di Maio ha proposto Costruttori Europei, e fa già tutto un altro effetto. Il loro slogan potrebbe essere lo stesso reso immortale dal Razzi di Crozza: «L'Europa è bella, ma non ci vivete».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

10115
9 771120 498068
Pubblicazione Sped. in A.B. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 40 - D.M. 18/1/04 - L. 46/2004 art. 1, c. 40 - D.M. 18/1/04 - L. 46/2004 art. 1, c. 40 - D.M. 18/1/04 - L. 46/2004 art. 1, c. 40



Lombardia, il Tar stanga Fontana: "Riaprire subito le scuole". Ma la Regione potrebbe presto tornare rossa e gli istituti dovrebbero richiudere. Una beffa



Venerdì 15 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 14
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818 230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00
 Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 7/4/2009

INCHIESTA DI BERGAMO

Covid: perquisiti ministero, Regione Lombardia e Irs



◀ MANTOVANI A PAG. 8 - 9

FARINA, LA FUSANI&C.

I vecchi nipotini di Pio Pompa spiegano i Servizi

◀ BARBACETTO A PAG. 7

IL CASO JUVE-SUÁREZ

Paratici: "Niente politici". Ma parlò con la De Micheli

◀ MASSARI A PAG. 13

I SOCIAL E LA PRIVACY

Via da WhatsApp per messaggiare su Signal e altrove

◀ DELLA SALA A PAG. 16

» LA BELLANOVA&C.

Meglio di Totò: la lettera delle 3 statue di sale

» Selvaggia Lucarelli

Davvero un capolavoro la lettera di dimissioni delle ex ministre Bellanova e Bonetti nonché del sottosegretario Ivan Scalfarrotto (sotto-segretario, appunto, perché martedì, in conferenza stampa, tanto per citare un'altra famosa lettera, la sua faccia era sotto i piedi di Renzi senza chiedergli nemmeno di stare fermo). Un capolavoro che merita un'analisi approfondita.

A PAG. 5

RENZI È FUORI ISOLATO DA M5S-PD-LEU E SCARICATO DAI SUOI

Lo mollano tutti

E CONTE È OTTIMISTA SUI VOTI



IL PIÙ IMPOPOLARE
INSULTI DAI FAN SOCIAL
E DALLA STAMPA ESTERA.
IL PREMIER VA AL COLLE
E SENTE I 'COSTRUTTORI'
(ALCUNI USCITI DA IV),
TRA LUNEDÌ E MARTEDÌ
LA CONTA ALLE CAMERE

◀ DE CAROLIS, D'ESPOSITO, MARA, RODANO E SALVINI DA PAG. 2 A 5

A CASELLATI LA RICHIESTA AL PM
Open, ora Matteo ha paura
"Sono stato intercettato?"

◀ PRIETTI A PAG. 7

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Gli scudi umani Iv a pag. 3
- **Monaco** Cosa voleva Renzi a pag. 11
- **Fini** Un altro anno così, no a pag. 11
- **Gomez** #ioapro è criminale a pag. 11
- **Lerner** Pci col senno di poi a pag. 17
- **Delbecchi** Virologi tuttologi a pag. 20



Mannelli
LA CAZZATA DELLE CAZZATE:
MICROFONARE L'OLITREIOMBA

IL CONGRESSO SENZA NOMI FORTI

Cercasi un'altra Merkel disperatamente: la faida dei 3 candidati alla Cdu

◀ AUDINO A PAG. 15

LA GARA PIÙ ANTICA

Coppa America: la grande sfida fra super-barche

◀ COEN A PAG. 18



La cattiveria

Criticatelo pure, ma Renzi riesce a trasformare in oro tutto quello che tocca. Questo governo, per esempio

WWW.SPINOZA.IT

Scilipoti è lui

» Marco Travaglio

Il renzismo ormai è estinto su tutto il territorio nazionale (e perfino sui suoi social: decine di migliaia di commenti, tutti di insulti e sberleffi, neppure un parente a riequilibrare). Per non parlare di quello internazionale ("Demolition man" è la definizione più amichevole). Ma sopravvive come se nulla fosse tra i giornalisti e i telecommentatori italiani. Che si dividono in cinque categorie: 1) Quelli che "R. ha rovesciato il governo che aveva inventato e di cui faceva parte, dunque è colpa di Conte che deve andare a casa". 2) Quelli che "R. ha tradito per l'ennesima volta i suoi alleati, quindi va invitato a fare un nuovo governo e Conte vada a casa per non disturbarlo". 3) Quelli che "R. sul merito ha ragione, ma forse ha sbagliato qualcosa nei tempi e nei modi, dunque Conte deve andare a casa". 4) Quelli che "un governo non può reggersi sui responsabili alla Scilipoti & Mastella, ergo Conte deve andare a casa".

Per le prime 3 specie non c'è logica che tenga: al cuore non si comanda. La 4 dimentica che fu proprio R. a governare con transfughi e responsabili (Ncd e verdiniani) e poi a fondare un partito col 100% di simil-Scilipoti & Mastella e ora rovescia il Conte-2 come Mastella il Prodi-2, senza alcuno scandalo tra le vergini violate che ora strillano all'ipotesi di rimpiazzarlo con "ex" di altri partiti (soprattutto il suo). Poi ci sono quelli che, ansiosi di liberarsi dell'unico premier che non si fila i loro padroni, menano scandalo perché non s'è ancora dimesso. Purtroppo ignorano la Costituzione (art. 94): "Il Governo deve avere la fiducia delle due Camere. Ciascuna Camera accorda o revoca la fiducia mediante mozione motivata e votata per appello nominale". Che non pare sostituibile con conferenze stampa, interviste, tweet, post, storie o lettere di dimissioni. Quindi a oggi la crisi è tutta mediatica: nessuno l'ha formalizzata e giuridicamente non esiste. Nella Prima Repubblica i premier bypassavano il Parlamento e si dimettevano al Quirinale per averne il rinecarico. Una furbatata rotta solo da Prodi (due volte) e ora da Conte (due volte), che lunedì sarà alla Camera e poi al Senato per "parlamentarizzare" la crisi annunciata. Senza averne alcun obbligo, visto che né l'né le destre hanno presentato mozioni di sfiducia. Del resto le mozioni devono essere " motivate " e, se le destre hanno i loro motivi, sfuggono quelli dell'Innominabile. A meno di non credere davvero che Conte è un "crubus" per la democrazia, "abusa dei social" e "spettacolarizza la liberazione dei pescatori" (giuro: ha detto così, lui). In attesa di lunedì, si annuncia l'addio a Iv di Nencini, padrone del marchio, che lo spedirebbe nel gruppo misto. Se tutto va bene, per vederlo sparire pure dal Parlamento, non dobbiamo neppure attendere le elezioni.





il Giornale



VENERDÌ 15 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XVIII - Numero 12 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
SAR 2020/11 - 15 gennaio 2021

CRISI DI GOVERNO

CACCIA AI VOLTAGABBANA

Mattarella prepara un Salva-Conte, resa dei conti in Aula
Parte il mercato dei responsabili: mancano almeno sei voti
BERLUSCONI IN OSPEDALE: «MA L'ITALIA STA PEGGIO DI ME»

di Augusto Minzolini

Al mattino, seguendo le indicazioni di Palazzo Chigi, che non aveva fretta di parlamentarizzare la crisi, Ettore Licchi, capo dei senatori del Fsdelle, è arrivato a dire agli altri capogruppo con aria serafica: «Le lettere di dimissioni delle ministre renziane sono arrivate (...)»

segue a pagina 3
servizi da pagina 2 a pagina 11

IL SEGRETO CHE IL COLLE NON PUÒ SVELARE

di Alessandro Sallusti

Enrico Mentana ieri, nel corso della sua maratona pomeridiana, ha fatto una perfetta sintesi di quello che sta succedendo: «Hanno paragonato Conte ad Andreotti, in effetti i due almeno su una cosa la pensano uguale: meglio tirare a campare che tirare le cuoia», citando una delle famose massime del grande Giulio.

In effetti, quello di salvare il posto a tutti costi è l'unico obiettivo, legittimo per carità, della maggioranza orfana di Renzi. In questo Conte, Pd e Cinque Stelle hanno un buon alleato in Mattarella, il cui unico obiettivo è impedire che insieme al governo cada anche la legislatura. Il motivo è semplice: andare a votare significherebbe - risulta da tutti i sondaggi - consegnare Palazzo Chigi al centrodestra a trazione Salvini-Meloni e molto probabilmente il Quirinale - si vota nel 2022 - a Silvio Berlusconi.

Meglio quindi «tirare a campare» con un governicchio Conte Tre, sostenuto da una banda di mercenari voltagabbana. Il reclutamento è in corso, ma siccome serve tempo per ungergli gli indecisi e accontentare i pretenziosi, Mattarella ha concesso qualche giorno di vita artificiale a Conte che infatti, inspiegabilmente, si presenterà all'esame delle Camere non prima di lunedì.

In molti stanno scommettendo sul buon esito dell'operazione, che importa se ci congegnerà un nuovo governo e una nuova maggioranza ancora più deboli, dequalificati e litigiosi del due precedenti. Al punto che i suddetti voltagabbana vengono spacciati come salvatori della patria. Marco Travaglio - primo sponsor di Conte - che in passato etichettava questi mercenari con i peggiori aggettivi del vocabolario, ieri ha cambiato idea pure lui ed è arrivato a dare dei «topi di fogna» a coloro i quali osano mettere in dubbio la loro nobiltà di intenti.

Come andrà a finire lo vedremo. Certo che se Renzi avesse fatto male i suoi conti uscirebbe da questa sfida assai ammannato, come Salvini all'indomani dello strappo del Papeete. Ma neppure i vincitori potranno cantare vittoria. Già questo governo aveva ben poco di politico, da martedì potrebbe essere definitivamente solo una formula matematica, un teorema nel quale due più due non farà mai quattro.

GUERRA TRA SCONFITTI

INCOLLATO ALLA POLTRONA

Conte, il pugile suonato che non molla il ring



RISISTERE Giuseppe Conte non vuole mollare

di Vittorio Macioce

Ci ha provato a fare finta di nulla. La crisi? Se non la chiamano non esiste. È la sua solita tattica per sopravvivere: fare il morto a galla. Finora in qualche modo è andata bene. Stai lì, galleggi, ti lasci portare dalle onde e rimandi tutto a un domani indefinito. Il costo è che non hai un approdo, ristagni, non vai da nessuna parte. Il vantaggio (...)

segue a pagina 7

ROTTAMATORE NEL PANTANO

Renzi, il suonatore resta senza orchestra



RISCHIARE Matteo Renzi vuole far saltare il banco

di Paolo Guzzanti

Lo linciano sui social, e questo potrebbe anche essere un titolo di merito perché spesso i social sono dominio del peggio, ma il fatto è che Matteo Renzi sembra ogni giorno di più un direttore d'orchestra in frac e bacchetta, che dirige un'orchestra che non c'è. Manca la musica, mancano i musicisti, anche il pubblico scarseggia. Come (...)

segue a pagina 6

L'INTERVENTO

«Faremo nascere un'Europa forte»

di Silvio Berlusconi

a pagina 11

PER EVITARE IL VOTO

E il M5s ora valuta l'addio a Giuseppi

di Giuseppe Marino

a pagina 6

L'ALIBI DEGLI ESPERTI

Basta con i tecnici servono i politici

di Pier Luigi del Visco

a pagina 5

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

segue a pagina 24

L'INIZIATIVA IN FRANCIA

Contro il delirio del politicamente corretto l'osservatorio sul razzismo degli antirazzisti

di Mauro Zanon

«Oggi ci troviamo di fronte a un'ondata identitaria senza precedenti nel mondo dell'università e della ricerca. Un movimento militante vuole imporre in questo mondo una critica radicale delle società democratiche, in nome di un 'decolonialismo' e di una 'intersezionalità' attraverso i quali crede di combattere le disuguaglianze, assegnando a ogni persona (...)

segue a pagina 24

IL SAGGIO

La destra e la sinistra ancora forti perché deboli

di Stenio Solinas

a pagina 23

L'INCHIESTA SULLA SANITÀ

Piani pandemici «fantasma»

Arriva la Finanza

Felice Manti

Nel bel mezzo di una crisi di governo scoppia la bomba «piano pandemico» al ministero della Sanità. La Guardia di Finanza sguinzagliata dai pm di Bergamo che indagano per «epidemia colposa» sta cercando la prova che potrebbe inchiodare l'esecutivo per gli oltre 80mila morti per Covid. Cioè la mancanza (...)

segue a pagina 14

NUOVA STRETTA ANTI-COVID

Italia chiusa altri 50 giorni
Scuola nel caos

Andrea Cuomo

Varato il nuovo Dpcm, che sarà in vigore da domani: confermato il coprifuoco e lo stop agli spostamenti tra Regioni fino al 5 marzo. Il sistema dei «colori» sarà determinante per stabilire divieti e restrizioni. La scuola sempre più nel caos: in Lombardia superiori in presenza da lunedì, ma la Regione potrebbe finire in zona rossa.

a pagina 12

SCANDALO TRA LE TOGHE

Il Csm indaga sul #MeToo dei giudici

Luca Fazzo

Adesso nel caso Palamara fa irruzione il #MeToo: la questione planetaria delle molestie e del potere usato a fini di conquista. Perché nell'oceano di chat intercettate sul telefono dell'ex presidente dell'Associazione nazionale magistrati, saltano fuori anche faccende che hanno poco a che fare con le nomine e le correnti.

a pagina 18

IL GIORNO

VENERDÌ 15 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, parla l'agente della squadra speciale

Mamma e poliziotta
«Sotto copertura sul web
per stanare i pedofili»

Lazzari a pagina 15



Brescia, via al processo

Caso Bozzoli
la vedova:
«Più rispetto»

Moroni e Raspa a pagina 17



Il premier al Colle: cerco i voti in aula

Conte vuole restare in sella e assume l'interim dell'Agricoltura. Pd e M5s sono con lui: «Avanti con i responsabili»
Renzi isolato, Italia Viva rischia di perdere parlamentari. Berlusconi ricoverato, problemi al cuore. Ma lui: «Sto bene»

Servizi
da p. 3 e p. 9

Non bastano intese sottobanco

Nell'ora più buia
risparmiateci
un governicchio

Raffaele Marmo

Un Paese travolto da una pandemia che ha fatto fino a oggi più di 80 mila morti avrebbe diritto ad avere un governo di alto e adeguato profilo. E la classe politica avrebbe il dovere di costruirlo. Qui e ora. Senza altri giochi, sotterfugi, camarrille di palazzo. Ma un governo di tale levatura non è e non può essere né il Conte-ter fondato su truppe di risulta del Senato né un governicchio tecnico-elettorale di corto respiro.

Se davvero tutti o quasi fossero «responsabili» o «costruttori», come raccontano, dovrebbero dare vita a un esecutivo di larghissime intese retto da una personalità autorevolmente riconosciuta come guida della Nazione nella sua ora più buia.

Continua a pagina 2

L'AVVOCATO DEL POPOLO FORSE PENSA GIÀ A UN PARTITO TUTTO SUO
IL NOSTRO SONDAGGIO: ARRIVEREBBE AL 12 % RUBANDO VOTI AL PD

IL SONDAGGIO
Se si votasse oggi
(NotoSondaggi)

Lega	24%
PD	13%
M5S	13%
Il Partito di Conte	12%
FDI	17%
FI	6,5%
Italia Viva	3%
LEU	2,5%

I CONTI DI CONTE

Noto a pagina 5

DALLE CITTÀ

L'inchiesta choc

Le baby modelle
prostitute pagate
200 euro a notte
E spunta uno chef

Palma nelle Cronache

Missione 2026, effetto Covid

Biglietti, già previsti
-16 milioni di euro
per le Olimpiadi

Anastasio nelle Cronache

Il delitto La Rosa

Ergastolo e isolamento
«Il killer disumano
è ancora pericoloso»

Giorgi nelle Cronache



La Consulta etica: vaccinare prima i giovani

Giro di vite solo sul bere
Licei pronti a riaprire

Servizi alle pagine 10, 11 e 12



Popstar e attori alla cerimonia d'insediamento

Biden, partenza show
Sul palco J.Lo e Lady Gaga

Pioli a pagina 19

PENSIERI COSTANTI?
SONNO DISTURBATO?
CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza azione di dipendenza (SDF). Non può essere considerato un farmaco. Acquistare solo presso i farmacisti. Si consiglia l'assunzione dopo un pasto. Controindicazioni: gravidanza, allattamento, epatopatia, diabete, ipertensione, disturbi cardiaci, disturbi della tiroide. Aut. Min. San. 20/10/2018.



Oggi lo speciale

30 ANNI FA DESERT STORM Nella notte del 17 gennaio 1991 inferno di fuoco sull'Iraq. Quattro pagine con analisi, interventi e materiali d'archivio



Domani su Alias

BRASILE Tra arte, politica e popoli indigeni. Una ricchezza culturale spesso dimenticata e anzi repressa dalle scelte governative



Visioni

INTERVISTA Mohammed Bakri contro la sentenza che mette al bando «Jenin, Jenin»: «È antidemocratica»
Giovanna Branca pagina 13

CON LE MENDE DIPLOMATICHE
4 EURO 2,00

il manifesto

quotidiano comunista

VENERDI 15 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 12

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

CONFINDUSTRIA
ACCENDE
UNA LUCE NEL BUIO

NORMA RANGERI

Mentre l'onda dei contagi sale e centinaia sono i morti ogni giorno in Italia, nel buio fitto della crisi politica finalmente arrivano parole illuminanti: «Mi auguro un governo disponibile ad ascoltare chi ha dimostrato la capacità di far crescere il paese». Così parlò il capo di Confindustria Bonomi in un'intervista al Corriere della Sera di ieri, un intervento utile a diradare un po' il nebbione sulle dinamiche, reali e di sostanza, che ispirano le mosse degli attori di questa crisi. Bonomi fa l'eco di Renzi. O viceversa, il risultato non cambia. Evidentemente non è Conte e non è questo governo il riferimento degli industriali e del mondo dell'impresa. Del resto non lo è stato mai fin dalla sua nascita, non lo è stato quando milioni di donne e uomini, nel momento esplosivo della pandemia, furono costretti a lavorare per far girare l'economia. Determinando il disastro del contagio e dei morti nei distretti della Lombardia e non solo. Bonomi lancia il richiamo della foresta, a cui replica il segretario della Cgil Landini che, invece, chiama alla responsabilità. L'attacco a Conte «è un attacco al governo perché se ne vuole un altro», come chiariva il capodelegazione del Pd Franceschini, subito dopo lo strappo di Renzi. Quale? Quale altro governo in questa situazione? E il Pd, che ha tentato ogni strada per evitare la rottura, non ha nulla da rimproverarsi vedendo i cocci rotti a reti unificate e sotto gli occhi di tutti?

— segue a pagina 2 —

FONDAZIONE GIMBE: «TUTTE LE CURVE RISALGONO, SERVE IL LOCKDOWN»

Lombardia e Sicilia verso la zona rossa

Il dpcm che entrerà in vigore nel fine settimana inasprisce i parametri per frenare la crescita dei contagi. In base all'ultimo report dell'Iss, solo sei regioni dovrebbero restare in giallo: Abruzzo, Basilicata, Campania, Sardegna, Toscana e Valle d'Aosta. Verso il rosso

Lombardia e Sicilia ma rischia anche l'Emilia Romagna. «Stanno risalendo tutte le curve, il vaccino non è la soluzione immediata. Adesso serve il lockdown» avverte la Fondazione Gimbe. Proprio in Lombardia i ragazzi delle superiori potrebbero tornare a scuola in

presenza al 50% da lunedì: il Tar ha sospeso l'ordinanza regionale con cui si imponeva fino al 24 gennaio la didattica a distanza al 100%. Ma la classificazione in zona rossa provocherà il ritorno alla didattica a distanza prima del rientro in aula. **POLITICA A PAGINA 6**

IN ATTESA DELLA VALUTAZIONE DELL'EMA I dubbi sul vaccino AstraZeneca

Mentre l'EMA si appresta a valutare il vaccino sviluppato dall'università di Oxford, su cui Bruxelles ha puntato di più, piovono critiche dall'Europa

all'Australia. Ma l'altra incognita delle campagne di vaccinazione si chiama "immunità sterilizzante".
ANDREA CAPOCCIA PAGINA 7

Giuseppe Conte al Senato foto di Mauro Scrobona/LaPresse



Roulette giallorossa

Zingaretti e Di Maio chiudono con Renzi e aprono ai «costruttori», i nuovi «responsabili». Conte sale al Quirinale: «Indispensabile un chiarimento alle camere». I partiti di maggioranza ottimisti sul pallottoliere. Iv a rischio frana. L'appuntamento cruciale martedì in Senato **pagine 2,3,4**

Lele Corvi



All'interno

Crisi De Petris: «Ripartire dall'asse M5S-Pd-Leu»

GIULIANO SANTORO PAGINA 2

Google La nostra app cancellata senza motivo

MATTEO BARTOCCI PAGINA 5

Reportage La rivoluzione tunisina è in quarantena

ARIANNA POLETTI PAGINA 8

STATI UNITI
Incubo sicurezza, Capitol Hill blindata



Dopo l'impeachment approvato dalla Camera, la palla passa al Senato: la messa in stato d'accusa di Trump arriva il 19 gennaio. Il giorno dopo Biden inaugura la sua presidenza. Washington si blindava per timore di violenze: 20mila soldati e National Mall chiuso. **CATUCCIA PAGINA 9**

Desert Storm-Usa
Trenta anni dopo il principio resta: il Golfo non si tocca

ALBERTO NEGRI

Lo speciale di oggi de il manifesto ci racconta come il mondo cambiò il 17 gennaio 1991. Accadde con queste parole della Cnn trasmesse dall'Hotel Rashid: «Something is happening outside... the skies over Baghdad have been illuminated».

— segue a pagina 15 —

Da leggere al buio.

Scegli un giornale di cui ti puoi fidare: intelligente, visionario e fuori dagli schemi. **Abbonati.**

il manifesto





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 14 ITALIA SPECIFICHE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 103, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 15 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

AVISSA E PRECISA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 1,20

**I cento anni
Il Pci da Livorno
a Berlinguer
decine di libri
per l'anniversario**
Generoso Picone a pag. 14



**Il cantiere Festival
Sanremo, il piano
del pubblico
con soli vaccinati**
Federico Vacalbre a pag. 15



**C'è la Fiorentina
Gattuso, patto
per la rimonta:
porta la squadra
al ristorante**
Pino Taormina a pag. 16



Conte: avanti con i "costruttori"

► Il premier va da Mattarella e non si dimette: lunedì in aula per una nuova maggioranza Pd e M5S: «Mai più con Renzi». Caccia al Senato ai voti centristi e ai "pentiti" di Italia Viva

L'analisi

I DUELLANTI E LA VERA PARTITA POLITICA

Massimo Adinolfi

Raccontare la crisi come una sequenza di gesti folli e irresponsabili, di personalismi e megalomanie, di incomprensioni e rivalità, di velleitarismi e vanità, di simpatie e antipatie, è fuorviante. Sui libri di storia non si racconterà di quanto l'uno fosse permaloso e l'altro arrogante, così come non si spiega, che so, il tormentone della stiletta fra Dc e Psi.

Erano i tempi della prima Repubblica, con lo scarso feeling fra Craxi e De Mita, o, in tempi più recenti, le cadute di Prodi e Berlusconi con risentimenti e ripicche di Massimo D'Alema o di Gianfranco Fini. Sono fatti politici, che chiedono di essere compresi innanzitutto in termini politici.

E dunque, qual è la partita politica in corso? Ci si può rammaricare che si giochi una partita politica decisiva nel bel mezzo della pandemia, ma è come rammaricarsi del fatto che gli uomini ricorrono a questa strana commedia che è la politica, per regolare democraticamente i conflitti in corso e attribuire poteri e responsabilità. Ciò detto, di quale partita si tratta?

Continua a pag. 35



Il premier Giuseppe Conte mentre, in auto, lascia Palazzo Chigi per recarsi al Quirinale

Il personaggio

**Il Papeete del Rottamatore
spiazzato da amici e nemici**

Alberto Gentili a pag. 2

Corsi e ricorsi

**Quei soliti cambi di governo
anche con Spagnola e guerra**

Luigi Mascilli Migliorini a pag. 6

Servizi alle pagg. 2, 3, 4, 5 e 7

L'intervista/1 Amendola
«La crisi preoccupa l'Europa
non si può escludere il voto»



L'intervista/2 Tabacci
«Aiuto a Palazzo Madama
poi un partito con Mastella»



L'intervista/3 Nencini
«Non seguiremo Matteo
ma gli lascio il simbolo»



Gigi Di Fiore e Fabrizio Nicotra alle pagg. 4 e 5

Il nuovo Dpcm

Regioni blindate per un mese Stop agli aperitivi

► Viaggi vietati fino al 15 febbraio anche tra aree gialle Bar, divieto di asporto dopo le 18 solo per le bevande

Regioni «blindate» per un mese. Nel nuovo Dpcm in vigore il decreto che impedisce lo spostamento tra regioni, anche se «gialle». Per quanto riguarda i bar, divieto di asporto dopo le 18 soltanto per le bevande.

Servizi alle pagg. 10 e 11

**Fino al 31 gennaio
Cartelle fiscali
il nuovo rinvio**

Bassi e Dimito a pag. 9

Il caso all'Istituto nazionale di vulcanologia Terremoti, il giallo degli epicentri sbagliati anche di 40 chilometri

Mariagiovanna Capone

È possibile che con l'attuale tecnologia si possano commettere errori nella misurazione di importanti dati scientifici e ci si accorga dell'errore due ore dopo? All'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia è accaduto, e non è la prima volta. Dopo la grossolana svista del drammatico terremoto di Ischia del 21 agosto 2017 in cui la Sala Sismica di Roma calcolò l'epicentro a mare, al largo di Punta Imperatore, a una profondità di circa 10 chilometri

e solo dopo quattro giorni la Sala operativa dell'Osservatorio Vesuviano (che fa parte dell'Ingv) stabilì che invece era ad appena due chilometri sotto Casamicciola, eccome un altro. Stavolta l'errore commesso è più grossolano poiché l'epicentro inizialmente comunicato dista ben 40 chilometri da quello reale. Prima era a Frasso Telesino, comunità montana dei Taburni in provincia di Benevento, poi a Braccigliano, in provincia di Salerno, nella lontana Valle dell'Irno.

A pag. 12

**L'ansia ingigantisce
le tue preoccupazioni?**

SONNO DISTURBATO **PENSIERI COSTANTI**

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
50mg capsule a rilascio prolungato

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Il nuovo farmaco L'ansia lieve, Laila 50mg, è un medicinale con azione a progetto. Con il suo uso corretto può migliorare la qualità della vita. Si consiglia di assumere Laila 50mg una volta al giorno, con un bicchiere d'acqua, a stomaco vuoto. Per informazioni, visitate il sito www.laila.it





Il Messaggero

PROSECCO DOC

201 € 1,40 ANNO L.45 - N° 134 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 15 Gennaio 2021 • S. Mauro

IL GIORNAL DEL M

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Che cosa è importante per me
I temi del concorso «È sempre possibile superare insieme difficoltà e ostacoli»
A pag. 14



In campo alle 20.45
La notte di Lazio-Roma nell'Olimpico deserto
Arcuri tifa giallorosso
Lotito: «Parole infelici»
Bernardini e Trani nello Sport



Il Messaggero Casa
TOC TOC
messengerocasa.it

La Moratti e Robledo
La supplenza dei pm che fa male alla politica

Carlo Nordio

Letizia Moratti, neo assessore alla Sanità e vicepresidente della regione Lombardia, ha chiamato a far parte della sua squadra il dottor Alfredo Robledo, magistrato in pensione, che a suo tempo aveva esercitato la funzione di pm a Milano, indagando, tra l'altro, nei confronti della stessa Moratti, che ne era uscita con un'archiviazione. Robledo, a quanto pare, ha accettato l'incarico, che comunque sarebbe gratuito.

Va detto subito che tutto avviene nella più perfetta legalità. Robledo, ormai fuori dall'ordine giudiziario, può aspirare a qualsiasi posto, pubblico o privato. Per di più la sua competenza professionale è indiscussa, soprattutto nell'ambito dei reati economici e contro la pubblica amministrazione. Né la Moratti può essere sospettata di un "capitato benevolente" verso la magistratura, e in particolare verso la Procura di Milano, dove Robledo non è del tutto ben visto, essendo entrato a suo tempo in un conflitto acutissimo con l'ex procuratore Bruti Liberati e con altri colleghi. Nessun retro-pensiero dunque sulla legittimità e i motivi della scelta. Che tuttavia desta delle perplessità, per due ragioni.

La prima. Noi abbiamo sempre sostenuto che un magistrato non debba assumere incarichi politici o amministrativi né durante e nemmeno dopo il servizio.

Continua a pag. 18

Conte ter con gli esuli renziani

►Lunedì battaglia per ottenere la fiducia. Al governo servono i voti di altri undici senatori
Nascono i gruppi del premier per accogliere i fuoriusciti di Iv. Rischio elezioni a giugno

ROMA A sostegno di Conte anche esuli renziani. Da pag. 2 a pag. 6

L'accusa choc ad Hammer dopo una chat osé



«Armie è cannibale»
E lui rinuncia al film

L'attore Usa Arnie Hammer, 34 anni Satta a pag. 12

Il commento

Giuseppe e Matteo
la strana sfida
che esalta entrambi

Giovanni Diamanti

Siamo arrivati alla fase decisiva di una sfida scacchistica estenuante tra Matteo Renzi e il presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Un confronto che contiene (...)

Continua a pag. 18

Spread salito a 120



Allarme dell'Europa
«Se si andrà alle urne
mercati in tensione»

Pollio Salimbeni a pag. 5

L'intervista

Il dem Amendola
«Anche Renzi usò i responsabili»

Fabrizio Nicotra

«La crisi preoccupa l'Europa a causa dei rischi per il Recovery». Non ha dubbi Enzo Amendola, ministro per gli Affari Ue: «Occorre non fermarsi. I responsabili? Li usò anche Renzi».

A pag. 4

Regioni chiuse per un mese

Lazio, nei locali solo asporto

►Dal 15 febbraio si torna a sciare. Lunedì riaprono le scuole

ROMA

Studenti delle superiori in classe da lunedì in cinque regioni, tra cui Lazio e Lombardia. Poi divieto di spostamento tra regioni, a prescindere dal colore, fino al 15 febbraio, norme più stringenti per la moviola, palestre e cinema chiusi fino a marzo, asporto per bar e ristoranti. Sono alcune delle novità che ci attendono: in rapida successione prima verranno definiti i nuovi colori delle regioni e poi entreranno in vigore il Dpcm varato ieri notte e il decreto sugli spostamenti firmato mercoledì.

Evangelisti e Malfetano a pag. 8

A 30 miliardi lo scostamento di bilancio

Stop in extremis alle cartelle fiscali
gli avvisi bloccati fino al 31 gennaio

Andrea Bassi e Rosario Dimito

Un mini-decreto per schivare il maggio del 50 milioni di cartelle esattoriali in partenza da lunedì, con un congelamento degli avvisi fiscali di altre due setti-



mane. La sospensione delle cartelle decisa dal Consiglio dei ministri è solo il primo passo in attesa di adottare un provvedimento con una soluzione "strutturale". Lo scostamento di bilancio di 30 miliardi serve anche questo.

A pag. 7

Interviene il Garante

Fuga da WhatsApp
privacy a rischio
con l'aggiornamento

ROMA L'aggiornamento dei termini di servizio che gli utenti devono accettare per continuare a utilizzare WhatsApp è diventato un boomerang per l'applicazione di messaggistica usata ogni giorno da oltre due miliardi di persone. Dopo le proteste sul social è stato il Garante italiano per la privacy a lanciare l'allarme: «Il messaggio è poco chiaro e fuorviante».

Caprodossi a pag. 13

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Siloxan, capotele molecola innovativa di nuova generazione

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

SONNO DISTURBATO PENSIERI COSTANTI

© 2020 MORGENTHAU

BILANCIA, TOCCA A VOI DECIDERE

BILANCIA, TOCCA A VOI DECIDERE

Buongiorno, Bilancia! La società in questo momento avrebbe bisogno di persone come voi in posizioni di guida, con il vostro imbattibile senso dell'equilibrio, senso della giustizia, devozione all'amore e alle amicizie. Il duro inverno creato dal Capricorno è quasi concluso, il 19 gennaio inizierà l'Acquario e in questa nuova fase voi sarete ancora una volta in vetta alla popolarità. Auguri.

© PROSPERONE RAVENATA

L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardano 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 Tattometro € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40. nel Mezzogiorno, Il Messaggero • Primo Piano Puglia € 1,20. nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,40.



il Resto del Carlino

VENERDÌ 15 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Dall'assessore Colla un appello agli investitori

**«Ora arrivano i cinesi
Nella Motor valley
si fanno buoni affari»**

Carbutti a pagina 15



Il premier al Colle: cerco i voti in aula

Conte vuole restare in sella e assume l'interim dell'Agricoltura. Pd e M5s sono con lui: «Avanti con i responsabili»
Renzi isolato, Italia Viva rischia di perdere parlamentari. Berlusconi ricoverato, problemi al cuore. Ma lui: «Sto bene»

Servizi
da p. 3 a p. 7

Non bastano intese sottobanco

**Nell'ora più buia
risparmiateci
un governicchio**

Raffaele Marmo

Un Paese travolto da una pandemia che ha fatto fino a oggi più di 80 mila morti avrebbe diritto ad avere un governo di alto e adeguato profilo. E la classe politica avrebbe il dovere di costruirlo. Qui e ora. Senza altri giochi, sotterfugi, camarrille di palazzo. Ma un governo di tale levatura non è e non può essere né il Conte-ter fondato su truppe di risulta del Senato né un governicchio tecnico-elettorale di corto respiro. Se davvero tutti o quasi fossero «responsabili» o «costruttori», come raccontano, dovrebbero dare vita a un esecutivo di larghissime intese retto da una personalità autorevolmente riconosciuta come guida della Nazione nella sua ora più buia.

Continua a pagina 2

**L'AVVOCATO DEL POPOLO FORSE PENSA GIÀ A UN PARTITO TUTTO SUO
IL NOSTRO SONDAGGIO: ARRIVEREBBE AL 12 % RUBANDO VOTI AL PD**

IL SONDAGGIO Se si votasse oggi (NotaSondaggi)	
Lega	24%
PD	13%
M5S	13%
Il Partito di Conte	12%
FDI	17%
FI	6,5%
Italia Viva	3%
LEU	2,5%

I CONTI DI CONTE

Nota a pagina 5

DALLE CITTÀ

Urbino

**Sesso in diretta
durante
la videolezione,
prof si dimette**

Servizio a pagina 22

Bologna, tutti gli eventi

**Virtus in festa,
150 anni di successi
«Un grande amore»**

Servizi in Cronaca

Bologna, l'attacco hacker

**Film a luci rosse
durante l'open day
delle scuole**

Pederzini in Cronaca



Covid, oggi arriva conferma della zona arancione

**Piano vaccino, fase due
Ecco cosa succederà**

Baroncini e Orlandi a pagina 12



Popstar e attori alla cerimonia d'insediamento

**Biden, partenza show
Sul palco J.Lo e Lady Gaga**

Pioli a pagina 19

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

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza azione dipendente dal sistema nervoso centrale. Evitare l'uso prolungato. Si consiglia di assumere il farmaco con un pasto. Evitare l'uso prolungato. Evitare l'uso prolungato. Evitare l'uso prolungato.





IL SECOLO XIX

VENERDÌ 15 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con TVSOPRRI E CANZONI in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXI - NUMERO 12, DOMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - HANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 191 Tel. 010.5388.200 www.hanzoniadvertising.it

ANCHE L'UNIVERSITÀ DI GENOVA NELLA RICERCA
Trovate in Val Maira le impronte del super coccodrillo delle Alpi



COMPAGNINO / PAGINA 32

L'IPOTESI: UNA PLATEA DI OPERATORI SANITARI
Pubblico di vaccinati all'Ariston: Amadeo vuole un Sanremo sicuro



LEONE / PAGINA

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 25
Economia-Marketing	Pagina 34
Genova	Pagina 37
Xtra	Pagina 31
Programmi-TV	Pagina 33
Sport	Pagina 34

PREMIER, PD E M5S CONVINTI DI POTER SOSTITUIRE ITALIA VIVA CON IL SOSTEGNO DI DEPUTATI «COSTRUTTORI». ZINGARETTI MATTEO È INAFFIDABILE

Conte rilancia: vuole la fiducia con una nuova maggioranza

Martedì il confronto decisivo in Senato. Intervista con Renzi: «Se non prende 161 voti, va a casa»

ROLLI



Il premier Conte è salito al Quirinale per aggiornare il presidente Mattarella sugli sviluppi della crisi politica e ha spiegato che intende presentarsi in Parlamento per il voto di fiducia. Lunedì il dibattito alla Camera, martedì in Senato. Il Pd e M5S tagliano i ponti con Renzi: «Non è più un interlocutore». L'obiettivo dichiarato è quello di ottenere i voti di un nuovo gruppo che sostituisca Italia viva. Intervista con Renzi: «Se Conte trova numeri, auguri. Se non ce la fa, vada a casa».

SERVIZIO / PAGINE 2-7

NEL PRINCIPATO DI MONACO

L'invitato Marco Menduni

Berlusconi ricoverato per problemi al cuore
«Soltanto un'aritmia»

Silvio Berlusconi è stato ricoverato d'urgenza nel Principato di Monaco per un'aritmia. «Ora è stabile», dice il suo medico Zangrillo. E lo stesso Berlusconi ha rassicurato tutti: «Sto bene».

IFAMILIARIDELLE VITTIME

Bruno Viani

Possetti: «Caso Morandi, ora la politica non rinvii le scelte su Autostrade»

I familiari delle vittime di ponte Morandi invitano la politica a non rinviare le decisioni sul futuro di Autostrade. «Chi era al timone al momento del crollo continua a lucrare», dice Egle Possetti.

NEL DPCM ANCHE I DIVIETI ANTIMOVIDA

Arriva la stretta: palestre e teatri restano chiusi

Rinvio per lo sci

Il nuovo Dpcm di Conte conferma i divieti del precedente decreto. Palestre, piscine, cinema e teatri restano chiusi fino al 5 marzo. Confermato il divieto di asporto da bar, pub e winebar dopo le 18, in modo da impedire il ritorno della movida. Esclusi però i bar con cucina, dove si può comprare almeno il cibo da portare via. Rinviiata anche l'apertura degli impianti sciistici: se ne riparerà solo dopo il 15 febbraio. Novità in controtendenza: da lunedì a venerdì riapriranno i musei nelle zone gialle. Il problema è che oggi si attende la stretta sulla divisione dell'Italia in zone. Scontato il ritorno della Liguria in arancione, così come la maggior parte delle regioni italiane.

L'ARTICOLO / PAGINA 8

IL COMMENTO

MAURO BARBERIS / PAGINA 13

M5S, È L'ORA DELLE DECISIONI IRREVOCABILI

Edesso, povero M5S? Sinché se ne stava seminascosto dietro il presidente del Consiglio, poteva allontanare le elezioni, rinviare gli Stati Generali, accantonare i problemi d'identità, ossia non decidere cosa farà da grande. Ma ora? Costretto da questa crisi che chiamerei anch'io surreale, se tutto non fosse diventato abbastanza surreale da farne l'aggettivo preferito di Giorgio Meloni, si avvicina anche per Di Maio e associati l'ora delle decisioni irrevocabili, per così dire. Cito alla rinfusa, cosa fare di Rousseau e annessi Casaleggio & Di Battista, proprio ora che da movimento digitale, o partito-piattaforma, si stava convertendo in partito tradizionale? Ma soprattutto: al Movimento populista, né di destra-né di sinistra, non toccherà addirittura di scegliere da che parte stare? **SERVIZIO / PAGINA 13**



Gli studenti al forum del Secolo XIX: ridadeci la scuola

Alcuni degli studenti che hanno partecipato al forum sulla scuola organizzato dal Secolo XIX. **MARIEPEDEMONTE / PAGINE 10 E 11**

IL PIANO INDUSTRIALE

L'ex Ilva riparte da Cornigliano e Novi Ligure: «Più produzione»

Gli stabilimenti del Nord Ovest avranno un ruolo importante del futuro dell'ex Ilva. Il piano industriale firmato da Invitalia e ArcelorMittal prevede un incremento della produzione del 103% per il sito produttivo di Novi Ligure e del 44% per Cornigliano. Più ridotta la crescita delle lavorazioni degli impianti di Taranto, che nei piani passeranno da 2,2 a 2,5 milioni di tonnellate di acciaio tra coils, lamiere e zincato. Previsti la riapertura dell'acciaiera 1 e il riavvio del tubificio Hrv. Nel periodo 2021-2025 il piano prevede investimenti per 1,5 miliardi: tra questi, oltre 1 miliardo per interventi industriali, 345 milioni per interventi ambientali e 260 milioni per la costruzione di un forno elettrico. **L'ARTICOLO / PAGINA 14**

AURUM
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
Già Socio Cinema Oberdan
Lunedì 15/18 martedì/Venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Teresa Cherubini ha ventidue anni ed è guarita dal linfoma di Hodgkin, un cancro al sistema linfatico. Probabilmente lo sapete siccome Teresa è figlia di Giovannotti e di Francesca Valiani, e che fosse malata lo abbiamo scoperto mercoledì, quando ha annunciato la guagione su Instagram. La storia di Teresa mi ha fatto ripensare a "Una questione privata", il romanzo di Beppe Fenoglio che mi è piaciuto di più. Racconta di un partigiano, Milton, e di Fulvia, la ragazza che ama. La ama di un amore scapigliante, sotto il quale tutto viene meno, l'epica della Resistenza, i più alti ideali politici, il senso del dovere, perché basta un ardente e inespugnabile angolo di anima a sovrastare la Storia, con la esse maiuscola, come scrivevano Hugo e Tolstoj quando parlavano dello spirito degli eventi

Dietro le quinte **MATTIA FELTRI**

che tracciano la strada dell'umanità. Alla fine noi siamo quell'angolo lì, ardente e inespugnabile, e ingiudicabile. Il resto è contorno. Le questioni private rese pubbliche per finzione o malinteso obbligo, ora che tutti abbiamo la disponibilità di un piedistallo digitale su cui innalzarci, e da cui ricevere l'applauso o la carezza di dieci o di un milione di follower, mi sembrano una svendita di sé. Non ho nulla contro chi rende pubblica la malattia e ne aggiorna il decoro con un click, ma mi sento molto più affine a Teresa, a suo padre e a sua madre, per i quali la privatezza è una fatica ulteriore e un apparente controsenso, e che hanno deciso di tacere e di giocare in silenzio, dentro il loro angolo ardente e inespugnabile. La vita è uno spettacolo che va avanti soprattutto a riflettori spenti. —

AURUM
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
Già Socio Cinema Oberdan
Lunedì 15/18 martedì/Venerdì 10/12 - 15/18



€ 2,50* in Italia - Venerdì 15 Gennaio 2021 - Anno 157° - Numero 14 - ilsol24ore.com

*In vendita presso il Registro IPTV - How To Spend It (Edizione) e con IPTV (ed. online) - L. 4/9/2004, art. 1, c. 1, DCM/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - L. 4/9/2004, art. 1, c. 1, DCM/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Information Speed in A.P. - R.L. 28/7/2019 - C.N.L. 4/9/2004, art. 1, c. 1, DCM/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 22637,72 -0,47% | SPREAD BUND 10Y 117,40 +9,30 | €/S 1,2124 -0,35% | ORO FIXING 1841,75 -0,92% | Indici e Numeri → PAGINE 29-31

A agevolazioni Superbonus e demolizioni: 110% anche per volumi extra

Oggi con Il Sole
How to spend it: visioni dal futuro di auto e bici che vanno oltre



Luca De Stefanis
— scritto a pagina 34



— 0,50 euro più il quotidiano

SCARPA



THE ORIGINAL MOJITO

3 OF COLOR SCARPA SET 2

Conte lunedì in Parlamento a caccia di voti Lo spread risale, allarme Ue sull'Italia

LA CRISI DI GOVERNO

Il premier prova a evitare dimissioni e governo per Colloquio con Mattarella

Bonomi: serve un governo serio che ascolti le imprese, basta personalismi

Editoria: chiavita riduzione alle 22,45

Conte prova a evitare le dimissioni e il "ter" (ossia la pace con Renzi) e decide di andare alla Camera lunedì 11 gennaio con il governo per Colloquio con Mattarella. L'accelerazione dopo un colloquio con Mattarella. I mercati pagano il rischio politico: alle aste del Tesoro collocati 17,9 per 9,5 miliardi, ma con rendimenti in aumento. Lo spread risale a 120. Bonomi (Confindustria) serve un governo serio che ascolti le imprese. — pagina 3

Le aste di BTp Gualtieri: «La fiammata dello spread costa cara»

7,6

«In un giorno, con le aste di titoli di Stato Italia e giapponesi, per l'aumento dello spread, hanno perso quasi 8 miliardi»

— a pagina 3

FALCHI & COLOMBE

ANCHE LA BCE GUARDA A ROMA

Di Donato Masciandaro

Dai giornali fa, nello stesso giorno in cui in Italia si apriva la crisi di governo, la presidente della Bce Christine Lagarde coglieva una occasione pubblica, ma non istituzionale, per ribadire che a Francoforte si è attenti a 360° a tutto quello che accade, pronti a utilizzare in ogni momento tutti gli strumenti necessari per svolgere il proprio ruolo. — Continua a pagina 19

DOSSIER APERTI

Da Aspi a Fincantieri e Ilva: tutte le partite chiave in bilico

— scritto a pagina 3

Per il decreto ristori deficit aggiuntivo a quota 32 miliardi

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Arriva il mini-rinvio fino a fine mese della notifica degli atti fiscali

Sale a quota 32 miliardi il deficit aggiuntivo che il governo chiederà al Parlamento. Il nuovo scostamento, esaminato dal CdM fino a notte, è cresciuto spinto da una ill-

sa della spesa che di giorno in giorno si è allungata. Al rialzo verti e propositi andrebbero 4-6 miliardi. In aggiunta ai 2,5 di fondo di bilancio con il decreto quater alla fine del 2020. Altri 5 miliardi vanno al capitolo lavoro. Un paio di miliardi, poi, per il Fisco si ragiona su una nuova tornata di deflittioni agevolate da collegare alla norma ponte che prevede il minimo di 10 fine mese per l'invio degli atti fiscali di riscossione. — a pagina 3

BOOM DELL'EXPORT DI PRODOTTI MEDICALI



La locomotiva globale. I dati delle Dogane cinesi relativi all'intero 2020 segnano un +7% del surplus commerciale di Pechino nei confronti degli Stati Uniti

Cina, dicembre da primato per il surplus commerciale

A dicembre il surplus commerciale globale della Cina si è portato a 78 miliardi di dollari. A spingere l'export ha contribuito la vendita di tecnologie per lo smart working e di dispositivi medici anti Covid. Da marzo a dicembre la Cina ha esportato 222 miliardi di mascherine, vale a dire 40 mascherine per ogni persona nel mondo di facci della Cina. Rita Patigone — a pagina 9

PLUS24

Serve trasparenza nei costi dei prelievi bancomat

— domani con il quotidiano

IL CONFLITTO CON LO STATO

La Corte costituzionale e "congrua" l'autonomia della Valle d'Aosta di derogare alle norme governative anti Covid continua a tutte le Regioni un altolà sulle sentenze che possono caratterizzarsi per minor rigore. «La pandemia in corso ha richiesto richieste di interventi ricorrenza nella materia della profilassi internazionale di competenza esclusiva dello Stato» scrive la Consulta in un'ordinanza con cui sospende la legge votata dal Consiglio regionale il 2 dicembre viene così accolta l'istanza proposta dal governo del ricorso contro la norma valdostana. È la prima volta in assoluto che la Corte sospende gli effetti di una norma. — a pagina 27

L'ANALISI

Procedura d'urgenza dei giudici per scongiurare danni gravi

Francesco Clementi — a pagina 7

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI

Dalla ricerca scientifica nasce LAILA

90mg capsule moli
100% naturale

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Mezza Italia arancione, verso lockdown locali

MISURE ANTI VIRUS

Stretta al 5 marzo, nel bar stop all'asporto dalle 18
Impianti sciistici chiusi

L'Italia si avvia a nuovi lockdown regionali e colorandosi da domenica in gran parte di arancione e in qualche caso di rosso. Il virus corre (tra i 1.10) e le aperture sono rimandate almeno al 5 marzo, quando scadrà il Dpcm Ieri al CdM, che conferma le restrizioni degli ultimi decreti allungandone altre. Gli impianti sciistici chiusi fino al 15 febbraio. Preoccupazione delle regioni, per la stretta sul bar. — a pagina 9

PANORAMA

EMERGENZA COVID IN USA

Piano di Biden per nuovi aiuti da 1.900 miliardi di dollari

Joe Biden ha sollevato il sipario sulla sua strategia per sostenere l'economia e combattere le devastazioni della pandemia. Il piano del presidente eletto prevede aiuti immediati per circa 1.900 miliardi di dollari. Tra le misure previste ci sono nuovi assegni alle famiglie, rafforzamenti dei sussidi di disoccupazione e più generosi crediti d'imposta. — a pagina 10

LEZIONI DELLA STORIA

QUEL DOGE RIMOSSO, LA SERENISSIMA E GLI USA

di Gianni Tomello
— a pagina 19

A MONACO

Berlusconi ricoverato per aritmia cardiaca

Silvio Berlusconi è stato ricoverato ieri mattina a Monaco per una aritmia cardiaca. «Ho ritenuto prudente non affrontare il trasporto in Italia» ha dichiarato il suo medico Alberto Zangrillo. «Desidero tranquillizzare tutti. Accetteremo il poco che ci routine» ha detto il leader di Forza Italia. — a pagina 3

LAVORO

Intesa Sanpaolo investe sui giovani: assunti in 3.500

Nell'anno più difficile per il mercato del lavoro e per i giovani che, insieme alle donne, sono tra i più penalizzati dalla crisi legata alla pandemia, Intesa Sanpaolo assume mille giovani in più rispetto ai 2.500 previsti dall'accordo sottoscritto alla fine di settembre con Unilab, First Cbsi, Fisco Cgil, Uilca e Unilab. — a pagina 13

DA DOMANI CON IL SOLE

La memoria della Shoah (ora) condivisa di Salo Muller

A 12,00 euro più il prezzo del quotidiano

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA

Moda uomo, terza stagione a Milano senza (vere) sfilate

— a pagina 25





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 15 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 14 - € 1,20
San Mauro Abate

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675 881 - Spedizioni in abbonamento postale - DL 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46 art.1 comma 1, DCS ROMA - Abbonamenti a Latina e prov. Il Tempo - Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov. Il Tempo - Giocaria 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 Foligno a Monte Argentario Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6950

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

UN PREMIER INCENDIARIO

Gaffe a Chigi: «Renzi a casa!»

Il profilo istituzionale di Conte
lancia una raccolta di firme
contro il nuovo Matteo nemico

Lo scivolone inquieta il Colle
che da ore chiedeva toni bassi
E allora subito la retromarcia

Lo staff: «Colpa degli hacker»
Se è questa la sicurezza laggiù
meglio togliere i servizi segreti

Il Tempo di Oshø

Parte la caccia a responsabili e renziani pentiti



"Beh? sò usciti fòri
sti responsabili?"

"Ancora no...
mò Casalino
stava a provà
coi croccantini"

Alcamo e Solimene alle pagine 4 e 6

La Finanza sequestra documenti al ministero della Salute, all'Iss e alla Regione Lombardia Il piano pandemia finisce sotto inchiesta

Ancora nessuna decisione ufficiale
Giallo sulla Ztl di Roma
Il M5S vuole riattivarla

Magliaro a pagina 16

DI FRANCESCO STORACE

Cinque firme di altrettanti magistrati di Bergamo. Uomini in divisa della Guardia di Finanza negli uffici del ministro Speranza, tra EUR e Trastevere. Caccia grossa sulla pandemia - che arriva fino (...)

Segue a pagina: 9

Molti indagati sono ludopatici
Aperte cento inchieste
sul reddito grillino

Ossino a pagina 19

DI FRANCO BECHIS

È nel bel mezzo della crisi dalla pagina ufficiale Facebook di Giuseppe Conte presidente del Consiglio è sbucato un post inserito nelle sue ultime storie. Una foto dello stesso Conte con a fianco quella grottesca di Matteo Renzi (...)

Segue a pagina 3

Si tiene il ministero dell'Agricoltura
Giuseppi va al Quirinale
e raddoppia la poltrona

Frasca a pagina 5

La strategia dell'opposizione
L'appello del centrodestra
«L'Italia non resti bloccata»

Di Nitto a pagina 7

Arrivano le nuove misure restrittive
Torna la lotteria dei colori
Da domenica Italia arancione

Gasbarri a pagina 8

Stasera alle 20.45

Lazio per la rimonta
La Roma sogna la vetta
Ecco il derby Capitale



Nello sport da pagina 27 a 30



Se tutti i membri
di governo scrivono
"avanti con Conte",
il dubbio
che lo molleranno
ti viene

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 storia messicana che sto per raccontarvi è veramente incredibile. Un muratore, per raggiungere di nascosto la casa dell'amante, ha realizzato un tunnel sotterraneo e ha faticato per renderlo anche sicuro. Pensate che il cunicolo si concludeva proprio sotto il letto matrimoniale della sua amata. Sono stati scoperti dal marito della donna e sono stati identificati i nomi: Alberto e Pamela. Poi, il destino ha voluto che la moglie del costruttore del tunnel, per fuggire ad un'altra tresca, si è infilata nel tunnel medesimo (peraltro molto trafficato) ed è trovata sotto il letto dell'amante del marito. Cari messicani, stategli un po' più attenti.

Venerdì 15 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 11 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. 46/04, DCB Milano

Ux € 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50 €2,00



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Il Superbonus moltiplica le comunicazioni in presenza di più interventi

Poggiani a pag. 25

Figuraccia di Macron: la Francia è tra gli ultimi paesi nella vaccinazione di massa, rifiutata dal 60% dei francesi

Tino Oldani a pagina 5

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il decreto Ristori

Il decreto legge n. 18 del 16 gennaio 2021, convertito in legge n. 10 del 15 febbraio 2021, con modificazioni, è pubblicato in questa edicola.

Disponibile anche sul sito: www.classedebonorsenti.com

VIDEOPORUM

Con la Brexit l'Irlanda diventa il porto franco europeo

Arnella a pag. 32

Emergenza smaltimento ruoli

Il viceministro Misiani al forum di ItaliaOggi: piano straordinario per gestire le cartelle esattoriali, da una miniproroga a una nuova definizione agevolata

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Emergenza Covid - Ordinanza della Corte costituzionale sulla legge della Valle d'Aosta

Vendite in nero - La sentenza della Corte di cassazione

Manorra - Il testo della legge di Bilancio 2021

10 ONLINE

Piano straordinario per lo smaltimento delle cartelle, da una miniproroga a una nuova definizione agevolata. Indennizzi anche ai professionisti e accorciamento dei minimi contributivi per lo partite Iva che hanno avuto un calo del fatturato. E indennizzi ad hoc per il turismo invernale. Lo ha detto il viceministro dell'economia Antonio Misiani, intervenuto ieri al IV Forum dei commercialisti organizzato da ItaliaOggi.

Bartelli a pag. 25

Per paura dei supposti disegni di Renzi il Pd spinge per il voto anticipato a giugno



Nel Pd si sono persi che Matteo Renzi puntò a un governo costituzionale con tutti dentro. «Prima ha fatto fuori Conte, e poi, in questo modo, vuole annientare il Pd», dicono al Nazareno. Il gruppo dirigente è ben consapevole del pericolo, e quindi si mantiene lontano da questa strada. Ma così si sta muovendo verso le elezioni a giugno. Il problema però è che serve un governo anche per arrivare all'inizio dell'estate. E poi «sarà difficile fermare un governo nella pienezza del potere», riconoscono i Dem. Intanto ci si continua a chiedere il perché dello «strappo» renziano.

Antonelli a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

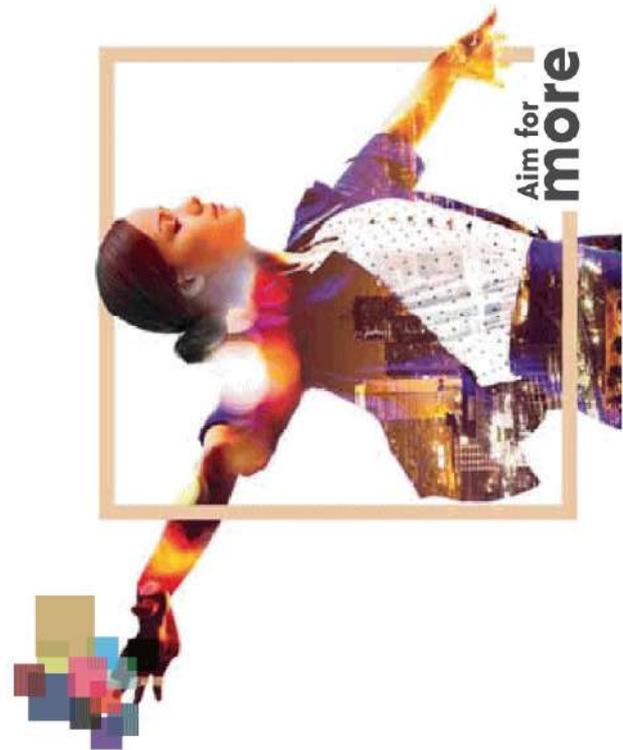
In un'ignara di recessione e di povertà sempre più diffuse, dov'è alla periferia di cui non si vuole in fare, non sarebbe il caso di parlare di tasse, o non per chiudere che esse vengono sospese o appesantite ridotte. Ma quando si parla di evasione fiscale il tempo è sempre giusto. In questi giorni si è appreso che un signore con reddito sufficiente da professore di lettere in una scuola media (senza nemmeno molto anzianità) possiede una macchina super sportiva in garage, una villa lussuosa dotata di parco e di piscina, molti appartamenti suburbani. Se un funzionario del genere succedesse in un'azienda privata i dirigenti non si stupirebbero le usci ma andrebbero a verificare che cosa ha reso possibile questa situazione e impedirebbero, con nuove procedure che essa si ripetesce. Lo Stato invece fa finta di niente. E' ovvio che procurare il lago degli abusi aspetta che qualcosa per caso torni a galla per conto suo. I politici, i media e i sindacati cosa fanno? Nulla. E' il loro mestiere.

GLI AIUTI INSUFFICIENTI

Ristoratori ko, ma ci sono fondi europei ad hoc non spesi

Talenti a pag. 7

ARRIVA DOVE HAI SEMPRE SOGNATO.



Master Part Time, Full Time e Online in 12 aree di business adatte ad ogni esigenza.

24 ORE business school

Entra in **24ORE Business School**

24orebs.com

Con il mensile nei Covid a € 9,00 in più. Con il 2° volume delle Borse Leader 2020 a € 2,00 in più. Con il decreto Ristori a € 6,00 in più.



LA NAZIONE

VENERDÌ 15 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Da febbraio 88 centri di somministrazione

Toscana, il piano vaccini
Per arrivare all'immunità
27mila iniezioni al giorno

Ulivelli a pagina 14



Prato, indaga la Procura

«Ha la sciatalgia»
Donna muore
al pronto soccorso

Natoli a pagina 15



Il premier al Colle: cerco i voti in aula

Conte vuole restare in sella e assume l'interim dell'Agricoltura. Pd e M5s sono con lui: «Avanti con i responsabili»
Renzi isolato, Italia Viva rischia di perdere parlamentari. Berlusconi ricoverato, problemi al cuore. Ma lui: «Sto bene»

Servizi
da p. 3 a p. 7

Non bastano intese sottobanco

Nell'ora più buia
risparmiatoci
un governicchio

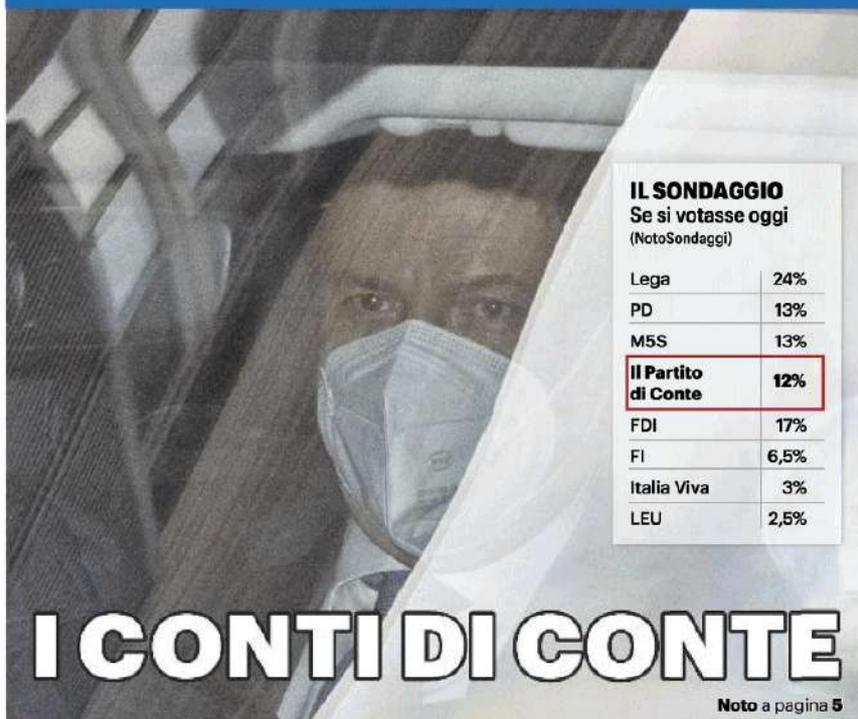
Raffaele Marmo

Un Paese travolto da una pandemia che ha fatto fino a oggi più di 80 mila morti avrebbe diritto ad avere un governo di alto e adeguato profilo. E la classe politica avrebbe il dovere di costruirlo. Qui e ora. Senza altri giochi, sotterfugi, camarrille di palazzo. Ma un governo di tale levatura non è e non può essere né il Conte-ter fondato su truppe di risulta del Senato né un governicchio tecnico-elettorale di corto respiro.

Se davvero tutti o quasi fossero «responsabili» o «costruttori», come raccontano, dovrebbero dare vita a un esecutivo di larghissime intese retto da una personalità autorevolmente riconosciuta come guida della Nazione nella sua ora più buia.

Continua a pagina 2

L'AVVOCATO DEL POPOLO FORSE PENSA GIÀ A UN PARTITO TUTTO SUO
IL NOSTRO SONDAGGIO: ARRIVEREBBE AL 12 % RUBANDO VOTI AL PD



IL SONDAGGIO
Se si votasse oggi
(NotoSondaggi)

Lega	24%
PD	13%
M5S	13%
Il Partito di Conte	12%
FDI	17%
FI	6,5%
Italia Viva	3%
LEU	2,5%

Noto a pagina 5

DALLE CITTÀ

Firenze

Parroco esorcista
sventa la truffa
della finta maga

Brogioni in Cronaca

Firenze

Malata di Alzheimer
Il giudice annulla
la retta della Rsa

Baldi in Cronaca

Firenze

Week end in giallo
ma bar infuriati
Niente asporto
dopo le 18

Servizio in Cronaca



La Consulta etica: vaccinare prima i giovani

Giro di vite solo sul bere
Licei pronti a riaprire

Servizi alle pagine 10, 11 e 12



Popstar e attori alla cerimonia d'insediamento

Biden, partenza show
Sul palco J.Lo e Lady Gaga

Pioli a pagina 19

PENSIERI COSTANTI?
SONNO DISTURBATO?
CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza attività di prescrizione (SP) che può essere consegnato al farmacista. Evitare l'uso del farmaco. Se il sintomo persiste dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico competente sanitario qualificato. Aut. Min. 03/04/2020.



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 12

Venerdì 15 gennaio 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

La conta di Conte

Il premier cerca responsabili per la nuova maggioranza: socialisti, transfughi di Berlusconi e di Italia Viva. Martedì il voto decisivo Zingaretti e Di Maio: Renzi è inaffidabile, mai più con lui. Il leader di Iv, per tenere unito il gruppo, potrebbe astenersi al Senato

Altri 32 miliardi per i ristori. Blocco dei licenziamenti verso la proroga

Il commento

La grammatica della crisi

di **Michele Ainis**

Una crisi in incognito. Nessuno la dichiara. Un partito di governo ha ritirato i ministri, tutti se ne dolgono, ma intanto la macchina va avanti. Senza dimissioni del presidente del Consiglio, senza sostituire ministri e sottosegretari di Iv.

• a pagina 27

Le emergenze capovolte

Dall'epidemia al solito teatrino

di **Gabriele Romagnoli**

Se abbiamo da un lato una pandemia che provoca ogni giorno centinaia di morti e impone scelte etiche su chi salvare e dall'altro l'inevitabile crisi di governo, come è possibile che quest'altro evento si prenda le aperture dei notiziari?

• a pagina 26

Altan

PERCHÈ? PERCHÈ SONO IL PIÙ GANZO DEL REGIME.



di **Casadio, Ciriaco, Conte, Cuzzocrea, Lauria, Lopapa, Mastrobuoni Merlo, Rodari, Vecchio e Vitale** • da pagina 2 a pagina 10

Il lavoro perduto

Quei giovani nel buio

di **Linda Laura Sabbadini**

Formazione e lavoro: due punti chiave del presente e del futuro del Paese. Dobbiamo rompere il circolo vizioso in cui stiamo cadendo su tutti e due i fronti. È vitale per la vita di ciascuno di noi e per quella del Paese.

• a pagina 26

Tronchetti Provera

“La politica egoista può costare cara”



di **Roberto Mania** • a pagina 11

Cultura



Napolitano e il secolo breve del Pci

di **Silvio Pons**

Il centesimo anniversario della nascita del Partito comunista italiano può essere l'occasione per rileggere con il dovuto distacco una vicenda che è parte integrante della storia italiana e internazionale del secolo scorso. In questo spirito si dovrebbero affrontare momenti e problemi decisivi nell'intero arco dell'esistenza del comunismo italiano.

• alle pagine 30 e 31

Dall'autore di *La società signorile di massa*

Luca Ricolfi La notte delle ninfee

Come si malgoverna un'epidemia

La nave di Teseo

Intervista a Ibrahimovic

“Sono vecchio ma farò vincere il Milan”

di **Enrico Currò**



• alle pagine 36 e 37

I documenti segreti

Ufo, migliaia di avvistamenti nei file della Cia

di **Massimo Basile**



• a pagina 19

Domani



Su Robinson “Qualcuno era comunista”

Settimanale di Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/498021, Fax 06/49821933 - Sped. Abb.
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Cancelleria di pubblicità A. Manzoni & C.
Milano - via Nervia, 23 - Tel. 02/574941.
e-mail: pubblicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Marocco P., Slovenia € 1,00
- Gran Bretagna - Svizzera - Belgio CHF 3,50
- Svizzera Francese Tedesco CHF 4,00

RZ



SARÀ IL TRIONFO DI BELLEZZA E FUNZIONALITÀ

TENNIS, BENTORNATA TORINO CAPITALE

CHIARA APPENDINO
Torino sarà per 5 anni il palcoscenico di uno degli eventi sportivi più prestigiosi al mondo. Alle tante voci possiamo associare il titolo di capitale alla nostra città dobbiamo ora aggiungere anche il tennis. - P.25 BRUSOGGIO, COTTO E SEMERARO - PP.28-29

Bremmer "L'America è ferita Non basterà Joe per guarirla"

L'INTERVISTA DI ALBERTO SIMONI - P.19



LA STAMPA



VENERDÌ 15 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 155 II N.24 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

INTERVISTA AL LEADER IV CHE RILANCI LA SFIDA AL CAPO DEL GOVERNO: "SE NON HA 161 SENATORI SALTA TUTTO E SI FA UN ALTRO ESECUTIVO"

Renzi non cede: "Conte non ha i voti"

Pd e M5S: "Mai più con Matteo, via all'Operazione Costruttori". Ma ora i grillini si spaccano sul Mes

IL TACCUINO DELLA CRISI

IL PREMIER STRAVINCE, MA I DEM FIBRILLANO

IL ROTTAMATORE ADESSO RISCHIA LA ROTTAMAZIONE

MARCELLO SORGI

D a ieri mattina è aperta ufficialmente la caccia ai "responsabili", i parlamentari che dovrebbero sostituire Matteo Renzi e i renziani e consentire al presidente del Consiglio Giuseppe Conte di ritrovare una maggioranza, la terza dall'inizio di questa legislatura, a sostegno del suo terzo governo. Che questa fosse la strategia del premier, enunciata nel famoso aut-aut di martedì rivolto a Renzi ("Se esci da questo governo non rientrerai più"), era già chiaro.

CONTINUA PAGINA 5

ANDREA MALAGUTI

Matteo Renzi ha scassato tutto, senza ottenere niente. E lo ha fatto perché la sua natura gli impedisse di far parte di un gruppo senza esserne il Capo. - P.5 SERVIZI - PP.2-3

L'INTERVISTA

CATALFO PROROGA IL BLOCCO FINO A GIUGNO

Landini: "Ecco il piano contro i licenziamenti"

MARCO ZATTERIN



Maurizio Landini - P.9

DAL BALTICO ALLA SCANDINAVIA

Con la Kallas alla guida dell'Estonia sei donne comandano il Grande Nord



Kaja Kallas, 43 anni, primo ministro estone

QUELLE DEMOCRAZIE TUTTE AL FEMMINILE

ELENA STANCANELLI

Norvegia Lituania Danimarca Estonia Islanda Finlandia saranno guidate da donne. Sei donne prime ministre in Europa. Non era mai successo. - P.17

L'ANALISI

L'UNIONE HA BISOGNO DI RISPOSTE CERTE

IL PAESE NON PERDA LA SUA CREDIBILITÀ A BRUXELLES

GIANFRANCO PASQUINO

L a critica al governo Conte è allo stesso premier per i ritardi nella preparazione del Piano di Ripresa è, al momento, prematura. Infatti, la prima bozza di quel Piano è attesa dalla Commissione per metà febbraio. Poi, sulla base dei commenti, dei rilievi, dei suggerimenti che certamente ci saranno e saranno utili, il testo definitivo dovrà essere consegnato entro la fine di aprile. Sul merito, Conte ha accettato buona parte delle critiche e delle indicazioni di Italia Viva la cui uscita dal governo adesso è un atto assolutamente pretestuoso, tecnicamente irresponsabile.

CONTINUA PAGINA 23

IL COMMENTO

OPERATORI PREOCCUPATI DALL'INSTABILITÀ

SPREAD E DEBITO SUI MERCATI TORNA L'INCUBO ITALIANO

VERONICA DE ROMANIS

C hi osserva dall'estero la nostra politica fa fatica a capire l'attuale situazione. È sufficiente leggere qualche giornale straniero per rendersene conto. Ma, anche per chi investe nel nostro Paese è complicato decifrare le ragioni di questa crisi. Lo dimostra il fatto che lo spread tra i decennali italiani e quelli tedeschi, seppur restando sui livelli bassi, è tornato a crescere collocandosi nell'area 120 punti base. Ma dobbiamo tenere conto che opera il salvagente della Bce: che cosa accadrebbe se non ci fosse?

CONTINUA PAGINA 23

DODICI REGIONI ARANCIONI

Sci, palestre e musei: pronte le nuove regole



PAOLO RUSSO

Con la riapertura delle piste da sci fissata al 15 febbraio, palestre, piscine, cinema e teatri chiusi fino al 5 marzo e lo stop ai furbetti della movida, il premier Conte firma l'ennesimo Dpcm anti-Covid. Che conferma le restrizioni del precedente decreto fino al 5 marzo, mentre il divieto di spostamento anche dalle regioni gialle vale fino al 15 febbraio.

- P.12 SERVIZI - PP.10-13

I DIRITTI

LA CONSULENZA DECIDE SULL'AUTOMATISMO

SE IL COGNOME DEL PADRE NON VA AL FIGLIO



FLAVIA PERINA

Quasi quarant'anni dalla prima proposta di legge per consentire alle madri di dare il loro cognome ai figli, la Corte Costituzionale torna ad affrontare il problema.

CONTINUA PAGINA 23

BUONGIORNO

Teresa Cherubini ha ventidue anni ed è guarita dal linfoma di Hodgkin, un cancro al sistema linfatico. Probabilmente lo sapete siccome Teresa è figlia di Jovanotti e di Francesca Valiani, e che fosse malata lo abbiamo scoperto mercoledì, quando ha annunciato la guarigione su Instagram. La storia di Teresa mi ha fatto ripensare a "Una questione privata", il romanzo di Beppe Fenoglio che mi è piaciuto di più. Racconta di un partigiano, Milton, e di Fulvia, la ragazza che ama. La ama di un amore scilpitanante, sotto il quale tutto viene meno. L'epica della Resistenza, i più alti ideali politici, il senso del dovere, perché basta un ardente e inespugnabile angolo di anima a sovrastare la Storia, con la esse maiuscola, come scrivevano Hugo e Tolstoj quando parlavano dello spirito degli even-

Dietro le quinte

MATTIA FELTRI

ti che tracciano la strada dell'umanità. Alla fine noi siamo quell'angolo lì, ardente e inespugnabile, e ingiudicabile. Il resto è contorno. Le questioni private rese pubbliche per finzione o malinteso obbligo, ora che tutti abbiamo la disponibilità di un piedistallo digitale su cui innalzarci, e da cui ricevere l'applauso o la carezza di diecimi di un milione di follower, mi sembrano una svendita di sé. Non ho nulla contro chi rende pubblica la malattia e ne aggiorna il decorso con un click, ma mi sento molto più affine a Teresa, a suo padre e a sua madre, per i quali la privatezza è una fatica ulteriore e un apparente controsenso, e che hanno deciso di tacere e di giocare in silenzio, dentro il loro angolo ardente e inespugnabile. La vita è uno spettacolo che va avanti soprattutto a riflettori spenti.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.





BORSA -0,47% 1€ = \$1,2124

BORSE ESTERE	Cambio Dittoria	0,0004
Dow Jones	31.110	▲
Nasdaq	13.187	▲
S&P 500	3.812	▲
Nikkei	28.906	▲
Francoforta	13.888	▲
Zurigo	10.851	▲
Londra	8.805	▲
Parigi	8.891	▲
VALUTE		
Euro-Dollaro	1,2124	▼
Euro-Dollaro	1,2124	▼

Donnet punta su manager interni per il ricambio al vertice delle Generali

Il 27 gennaio il ceo presenterà al cda la nuova struttura organizzativa alla luce dell'uscita di Courtois e Ryan
Messia a pagina 8

il quotidiano dei mercati finanziari

La moda uomo al via a Milano Il 2021 crescerà tra il 6 e il 15%

Nel 2020 il settore ha bruciato 24 miliardi di fatturato (-27,5%)

Palazzi in MFF

Anno XXXIII n. 010

Venerdì 15 Gennaio 2021

€2,00 *Classificatori*



IN EDICOLA

ANNUARIO 2021 dell'INVESTITORE
RENDIMENTI, RATING E COSTI

CON **ALFA ROMEO**

Copyright Magazine for Finance s.p.a. - Via F.lli Rossini 10 - 00187 Roma - Tel. 06 49811111 - Fax 06 49811112 - Email: info@magazineforfinance.it

CRISI CROLLO DEI CONSUMI E INCERTEZZA GONFIANO I SALVADANAI E SVUOTANO LE PAGHE

La paura triplica il risparmio

Bankitalia: cresciuta di 58 miliardi la **ricchezza** degli italiani, ma crollano i **redditi**
Conte va al **Colle** e prova a restare in sella grazie a un **nuovo** gruppo socialista
La borsa cede lo 0,5% e lo spread sale a 119, ma nessuno crede al voto anticipato

IL BITCOIN TORNA A 40.000 \$, AD ANCHORAGE LA PRIMA LICENZA DA CRIPTOBANCA



LETTERA AGLI ISTITUTI
Non solo onorabilità, l'Abi chiarisce le nuove regole per i banchieri

NUOVO PIANO
De Meo sposta sui margini il focus di Renault



I VERBALI DEL CONSIGLIO
Bce, così i Paesi nordici hanno frenato l'aumento degli acquisti del Pepp

SM
Studio Temporary Manager
L'azienda che si occupa di tutto.

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

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

Studio Temporary Manager si occupa in particolare di:

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

www.temporarymanager.info

Centro Direzionale E33 - Verona Est - Tel. +39 0458012986
studio@temporarymanager.info - studio@pec.temporarymanager.info

In ballo la fiscalità sulle attività svolte dalle port authority

Guerra Italia-Ue sui porti

De Micheli pronta al ricorso alla Corte di Giustizia, ma per Assoportì servono maniere forti e per Confraspòto è solo un modo per rimandare il problema

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

L' Italia ha deciso di andare allo scontro contro Bruxelles nella partita sulla tassazione dei redditi per l' attività economica svolta dalle autorità portuali italiane. Un mese fa, a conclusione di una procedura che si trascina da quasi un decennio, la Commissione Europea ha definitivamente chiesto al nostro Paese «di abolire le esenzioni dell' imposta sulle società di cui beneficiano i porti italiani allo scopo di allineare il regime fiscale nazionale alle norme Ue in materia di aiuti di Stato. Onde evitare distorsioni della concorrenza, i profitti che le autorità portuali traggono dalle loro attività economiche devono essere assoggettati all' imposizione ordinaria prevista per le società dalla legislazione italiana. La decisione odierna scaturisce dalle indagini della Commissione sulla tassazione dei porti negli Stati membri». Pochi giorni fa la ministra dei Trasporti Paola De Micheli ha annunciato che l' Italia «farà ricorso alla Corte di Giustizia Europea». Una scelta condivisa da molti e, per la verità, l' unica opzione possibile a meno che il nostro Paese, dopo aver perso l' opportunità negli anni scorsi di negoziare o di far valere le proprie ragioni, voglia accettare tutte le condizioni poste da Bruxelles. Margrethe Vestager, commissaria per l' antitrust, aveva spiegato chiaramente che, «per tutelare la concorrenza, la Commissione Ue deve garantire che eventuali utili generati dalle attività economiche delle autorità portuali siano tassati come quelli delle altre imprese. La decisione odierna indirizzata all' Italia - come già quelle rivolte ai Paesi Bassi, al Belgio e alla Francia - ribadisce che concedere ai porti esenzioni ingiustificate dall' imposta sulle società falsa la parità delle condizioni e nuoce alla concorrenza leale. Perciò le esenzioni vanno abolite». Sul tema è intervenuto anche Daniele Rossi, presidente di **Assoportì** (l' associazione che rappresenta le port authority italiane), senza mezzi termini: «Se una vicenda del genere fosse capitata agli americani l' avrebbero affrontata in un altro modo, ed è in quel modo che vorrei affrontarla. Per cominciare avrebbero mandato una portaerei della classe Nimitz al largo delle coste del Belgio e dell' Olanda. Le nostre portaerei si chiamano Zunarelli, Munari e Maresca, tre noti avvocati marittimisti, e quindi dobbiamo mandarli avanti». Insomma, secondo Rossi servirebbe intimorire l' Europa. «Le tasse sul reddito e quindi sui canoni di concessione non mi spaventano. Nel caso ci sarà una contabilità di tipo civilistico e fiscale», ha aggiunto. «Se da una parte avrò i ricavi dai canoni di concessione, dall' altro avrò pure dei costi e quindi degli ammortamenti. Nessuna Commissione può pretendere che un' autorità portuale abbia solo ricavi. Tutti i costi che sostengono le Autorità portuali comunque finanziati devono rappresentare un costo in termini fiscali. Se questo risolvesse la questione non ci penserei un minuto a firmare un accordo con l' Europa». Il presidente di **Assoportì** auspica dunque ancora una negoziazione, ma secondo l' Europa il tempo per l' Italia è scaduto. Tutto il cluster marittimo-portuale concorda sul fatto che i governi dell' ultimo decennio abbiano enormi responsabilità sulla (cattiva) gestione della questione in Italia. Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confraspòto, ha definito la decisione di De Micheli di fare ricorso alla Corte di Giustizia Europea solo un modo per rinviare il problema e scaricarlo ancora una volta sui governi a venire. «Oggi il provvedimento è utile, oltre che necessario, perché consente di prendere tempo. Credo che il Governo sia obbligato





MF

Primo Piano

ad andare in giudizio in questo momento, ma per spostare le conseguenze di quello che sta succedendo. Avremo guadagnato 24 o 36 mesi di tempo, ma la partita ce la siamo complicata con le nostre mani». Duci infine ha aggiunto: «Non mi sembra che l'Unione Europea ci abbia toccato in modo diretto sul modello giuridico dei porti: identificano solo determinate attività come economiche o non economiche. Le seconde, per esempio le spese per la sicurezza, non vanno chiaramente tassate, mentre ciò che è economico va tassato. Negli altri Paesi Ue, su 27 ne abbiamo 22 che hanno porti marittimi. Di questi, 21 (a eccezione dell'Italia) vedono la contabilità degli organi che regolamentano e gestiscono i porti tenuti con modalità privatistiche. Sempre di quei 22, poi, 19 prevedono il pagamento delle imposte su alcuni dei redditi prodotti dalle port authority». Poche insomma secondo Duci le speranze di vincere. Diversi avvocati marittimisti sono però pessimisti sull'esito del ricorso. Francesco Munari è convinto si possa dimostrare che «le distorsioni della concorrenza sono inesistenti perché le autorità portuali non competono con nessuno». Meno ottimista Davide Maresca, soprattutto dopo che la Francia è uscita sconfitta in anni recenti su una vicenda simile. Prudente anche Stefano Zunarelli secondo il quale «qualificare le autorità portuali come imprese è una forzatura». Nel 2018 lo Stato italiano ha incassato quasi 160 milioni di euro per i canoni demaniali e 324 milioni per le tasse portuali, mentre il reddito sul quale l'Europa vorrebbe applicare le tasse ammonta a 550 milioni di euro. (riproduzione riservata)

Tassazione porti, Assoportì delega Deiana e Patroni Griffi coordinamento Mit

Tassazione porti - Illustrate alla ministra De Micheli le proposte di **Assoportì** per il ricorso alla Corte di Giustizia Europea. Indicati Deiana e Patroni Griffi per seguire la questione. Roma Dopo il pieno sostegno dell'Assemblea di **Assoportì** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, oggi l'Associazione ha inviato a De Micheli una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere. Come concordato dai presidenti, per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale, che dalla stessa **Assoportì**. Per seguire questa fase sono stati delegati i presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell'analisi giuridica con gli uffici del ministero. L'unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti. ha dichiarato il presidente di **Assoportì**, Daniele Rossi. E proprio domani, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.



TASSAZIONE PORTI - ILLUSTRATE ALLA MINISTRA DE MICHELI LE PROPOSTE DI ASSOPORTI PER IL RICORSO ALLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA. INDICATI DEIANA E PATRONI GRIFFI PER SEGUIRE LA QUESTIONE

Redazione

Roma Dopo il pieno sostegno dell'Assemblea di **Assoporti** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla Ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, oggi l'Associazione ha inviato alla Ministra DeMicheli una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere. Come concordato dai Presidenti, per rafforzare l' azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale, che dalla stessa **Assoporti**. Per seguire questa fase sono stati delegati i Presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l' Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell' analisi giuridica con gli uffici del Ministero. 'L' unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti.' ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. E proprio domani, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.



Tassazione porti - le proposte di Assoport

GAM EDITORI

14 gennaio 2021 - Dopo il pieno sostegno dell' Assemblea di **Assoport** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla Ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, ieri l' Associazione ha inviato alla Ministra DeMicheli una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere. Come concordato dai Presidenti, per rafforzare l' azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale, che dalla stessa **Assoport**. Per seguire questa fase sono stati delegati i Presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l' Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell' analisi giuridica con gli uffici del Ministero. "L' unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti." ha dichiarato il Presidente di **Assoport**, Daniele Rossi. E proprio oggi, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.



Rossi (Assoporti): Sì alle tasse sui canoni, ma non parliamo di IVA né di aiuti di Stato

Genova Non ho strumenti giuridici per essere ottimista o pessimista, mi fido del parere degli esperti giuristi. Con la convinzione, naturalmente, di essere dalla parte della ragione. Lo ha detto Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, intervenendo al webinar organizzato da Assiterminal a proposito del ricorso, annunciato dalla ministra Paola De Micheli, in materia di tassazione delle **AdSP**. Credo che la situazione vada affrontata prima di tutto sul piano giuridico, e **Assoporti** ha espresso la volontà sia di appoggiare l'azione del MIT sia la volontà di agire direttamente. Saremo tutti presenti: noi come **Assoporti** e le singole Autorità, lo faremo per dare un segnale politico forte. C'è, però, un altro piano, più pragmatico. Se una vicenda del genere fosse capitata agli americani, l'avrebbero affrontata in un altro modo: io vorrei affrontarla così. Avrebbero mandato una portaerei della classe Nimitz al largo del Belgio. Le nostre portaerei si chiamano *Munari*, *Zunarelli* e *Maresca*: schieriamole. E ricordiamoci che gli americani di missili non ne hanno mai sparati. Per quanto riguarda il merito della questione, Rossi non ha dubbi: Le tasse sul reddito, sui canoni, mi spaventano poco o niente. Se dobbiamo pagare le tasse sui canoni ci sarà una contabilità di tipo civilistico e fiscale: avrò sì dei ricavi, ma anche dei costi, degli ammortamenti.

Nessuno potrà pretendere di affermare che le **Adsp** hanno solo ricavi. Faccio un esempio. Se Genova inserisce alla voce costi il miliardo che dovrà spendere, se basterà, per la diga foranea, quando pagherà le tasse chieste dell'UE? Il tavolo da aprire è questo: i canoni li tassiamo, ma sull'altro piatto della bilancia mettiamo i costi, anche quelli sostenuti dallo Stato. Certo ha aggiunto Rossi -, non si deve parlare di IVA. Il rischio è farsi trascinare in conseguenze devastanti. La negoziazione che auspico deve essere in questi termini: non si deve parlare né di IVA né di aiuti di Stato per i trasferimenti utilizzati per realizzare infrastrutture. Io dico che possiamo farcela, fermo restando che l'iniziativa politica forte del governo è condivisa da tutte le **Adsp**. Con quali tempi? Abbiamo delegato i professori Deiana Patroni Griffi a presidiare l'argomento per non incorrere in errori sulle tempistiche. I tempi, da quello che sto vedendo, sono molto stretti: ci dovremo muovere velocemente.



Shipping Italy

Primo Piano

Rossi (Assoport): L'Italia porti una portaerei davanti a Bruxelles, poi si sieda a negoziare

Daniele Rossi, presidente di **Assoport**, parlando al convegno web organizzato da Assiterminal per parlare della procedura con cui la Commissione Europea chiede all'Italia di far pagare alle port authority le tasse sull'attività d'impresa svolta, usa toni forti per dettare al Governo una linea dura. Credo che la situazione vada affrontata sul piano giuridico, e **Assoport** ha espresso in maniera inequivocabile la propria intenzione, ma c'è anche un altro piano che credo non debba essere trascurato che è quello di essere anche molto pragmatici. Io penso che se una vicenda del genere fosse capitata agli americani l'avrebbero affrontata in un altro modo: io in quel modo vorrei affrontarla ha detto Rossi. Che poi, entrando più nello specifico, ha aggiunto: Tanto per cominciare (gli americani, ndr) avrebbero mandato una portaerei della classe Nimitz (le più grandi al mondo) al largo delle coste del Belgio e dell'Olanda. Questa è la prima mossa da fare sicuramente; le nostre portaerei si chiamano Zunarelli, Munari e Maresca (tre avvocati marittimisti, ndr) e quindi dobbiamo mandarli avanti, ma di missili gli americani non ne hanno mica mai sparato. Questa secondo me dev'essere la filosofia che governerà questa procedura. Nel merito della questione il presidente di **Assoport** ha spiegato: Le tasse sul reddito e quindi sui canoni di concessione mi spaventano il giusto, per non dire poco o niente, nel caso ci sarà una contabilità di tipo civilistico e fiscale. Se da una parte avrò i ricavi dai canoni di concessione, dall'altro avrò pure dei costi che saranno anche gli ammortamenti degli investimenti che vado a effettuare. Nessuna Commissione Europea potrà prendere che un'autorità portuale abbia solo ricavi. E se metto nei costi gli ammortamenti, se Genova mette nei costi il miliardo che dovrà spendere, se basterà, per la diga, quando le paga le tasse?. Per Rossi se le entrate rappresentate dai canoni vanno tassate, nel conteggio dovranno quindi essere considerati anche i costi, costi che sostiene lo Stato, tutti i costi che sostengono le Autorità portuali comunque finanziati devono rappresentare un costo in termini fiscali. Se questo risolvesse la questione non ci penserei un minuto a firmare un accordo con l'Europa. La negoziazione che io auspico ha concluso il presidente di **Assoport**, dopo aver mandato la portaerei alle coste del Belgio, dovrebbe essere in questi termini: volete le tasse? Vediamo quali, come e quando, con quali costi. Non si parla di Iva, non si parla di aiuti di Stato sui trasferimenti per realizzare le opere infrastrutturali. Non è così lontano dagli accordi che ho visto sono stati raggiunti da altri Paesi. Dunque Rossi sembra sposare al linea di altri paesi che, piuttosto che fare ricorso alla Corte di Giustizia Europea, hanno preferito sedersi a un tavolo e negoziare con Bruxelles. Secondo me questo è il campo di lavoro, fermo restando che l'iniziativa politica forte del Governo è qualcosa che tutti i presidenti delle autorità di sistema portuale hanno condiviso, anche se con qualche distinguo ma sulle conseguenze, non sull'azione ha infine aggiunto. Concludendo che non è questo il momento per parlare di modello pubblicistico o di Spa privata, non so cosa è meglio, io credo nel modello pubblicistico, ma di sicuro non è questo il momento per parlare di queste cose. Ora è il momento del tavolo con Bruxelles.



Il Piccolo

Trieste

Porto e scienza: una stagione d' oro per Trieste

Si può raccontare **Trieste** in molti modi. Ve ne sono alcuni nuovi, ben innestati nella solida tradizione della città. A questi vorrei guardare ricevendo dall' Editore, che ringrazio, l' incarico di dirigere Il Piccolo. Intendo quei tratti della comunità che si sono risvegliati e rimessi a correre nonostante le avversità della pandemia. **Trieste** torna a essere un luogo di interesse economico strategico, caratteristica che primeggia su tutto il resto, che pure è assai rilevante. La città è il capoluogo di una Regione nata sulle rovine del Novecento. Un' istituzione che ha cercato di sopperire alla mancanza di omogeneità politica, storica ed economica strutturando un dualismo, insieme reale e artificiale, fra Venezia Giulia e Friuli. Rimangono diffidenze e pregiudizi che non termineranno mai e non è nemmeno necessario che finiscano. Perché, poi? Siamo differenti da Udine. Ci piace esserlo. Esistono, però, sistemi separati-ma-uniti che hanno iniziato a mettere a fattor comune le esperienze. È il nostro destino. L' economia, soprattutto, è diventata orizzontale, cercando connessioni dove prima non ce n' erano. Il **porto** di **Trieste** è il **porto** del Friuli Venezia Giulia, le associazioni imprenditoriali hanno avviato un lento percorso regionale di avvicinamento che fa bene all' efficienza e rispecchia un po' meno i campanili ai quali fortissimamente credo, senza sentirmene accecato. Non v' è dubbio che il rinnovato e brulicante insieme di investimenti intorno al **Porto** costituisca una eccezionale occasione per lo sviluppo della città, alla quale sono stati tolti i pesanti veli del «no se pol» che si raccontava fossero stati calati da contesti ostili esterni i quali, piuttosto, venivano caparbiamente tessuti fra le Rive e la collina./ A PAG. 23.



Il Piccolo

Trieste

Dal porto alla scienza la stagione d' oro di Trieste

OMAR MONESTIER

Si può raccontare **Trieste** in molti modi. Ve ne sono alcuni nuovi, ben innestati nella solida tradizione della città. A questi vorrei guardare ricevendo dall' Editore, che ringrazio, l' incarico di dirigere Il Piccolo. Intendo quei tratti della comunità che si sono risvegliati e rimessi a correre nonostante le avversità della pandemia. **Trieste** torna a essere un luogo di interesse economico strategico, caratteristica che primeggia su tutto il resto, che pure è assai rilevante. La città è il capoluogo di una Regione nata sulle rovine del Novecento. Un' istituzione che ha cercato di sopperire alla mancanza di omogeneità politica, storica ed economica strutturando un dualismo, insieme reale e artificiale, fra Venezia Giulia e Friuli. Rimangono diffidenze e pregiudizi che non termineranno mai e non è nemmeno necessario che finiscano. Perché, poi? Siamo differenti da Udine. Ci piace esserlo. Esistono, però, sistemi separati-ma-uniti che hanno iniziato a mettere a fattor comune le esperienze. È il nostro destino. L' economia, soprattutto, è diventata orizzontale, cercando connessioni dove prima non ce n' erano. Il **porto** di **Trieste** è il **porto** del Friuli Venezia Giulia, le associazioni imprenditoriali hanno avviato un lento percorso regionale di avvicinamento che fa bene all' efficienza e rispecchia un po' meno i campanili ai quali fortissimamente credo, senza sentirmene accecato. Non v' è dubbio che il rinnovato e brulicante insieme di investimenti intorno al **Porto** costituisca una eccezionale occasione per lo sviluppo della città, alla quale sono stati tolti i pesanti veli del «no se pol» che si raccontava fossero stati calati da contesti ostili esterni i quali, piuttosto, venivano caparbiamente tessuti fra le Rive e la collina. **Porto** sì, dunque, e con grande forza. Non solo per evocarne l' alone simbolico che nel **Porto** Vecchio ha il principale dei suoi punti d' appoggio. Intorno al **porto** nasce, si sviluppa e deperisce prima di tornare, infine, a nuova vita, l' intera città. Saremo dentro questa storia con particolare attenzione, per descriverne la trasformazione e, quando le rileveremo, le storture. Tenteremo di recuperare la frenesia che da Capitale europea della Scienza la città è riuscita a esprimere solo in parte. L' università, i centri di ricerca, continuano egualmente a pulsare lontano dai riflettori e sappiamo bene, come per la sanità, che debbono occupare uno spazio importante nel raccontare ciò che qui accade. Il Piccolo è dentro l' anima della **Trieste** popolana, marinara, verace e combattiva, perennemente in cerca del sole ovunque sia possibile coglierne il calore. A essa apparteniamo. Non abbiamo avuto timore nel confrontarci con questa come con le altre componenti di una società che sappiamo essere multiculturale e policentrica. Enzo D' Antona, anch' egli direttore di questa testata, ne è rimasto affascinato proprio per quella sensazione di non luogo che si respira a **Trieste**, dove si è contemporaneamente in molti posti diversi. Dalla fascinazione che ne hanno ricavato i tanti che vi hanno vissuto, lottando, lavorando, amando, ne sono scaturiti libri e film, battute salaci e ironia agra, politica buona e consorterie. Insomma, tutta quella amabilità scanzonata che fanno della triestinità, da quella borghese a quella più umile, un bellissimo unicum. Continueremo a dialogare con tutti sapendo pure che il mondo dell' informazione non è più quello cui siamo stati abituati per decenni. Oggi il giornale è una piattaforma che si irradia sempre più attraverso il sito, mantenendo salde le



Il Piccolo

Trieste

radici nelle edicole e incontrando gli interessi dei triestini attraverso gli incontri pubblici, gli eventi, le iniziative sociali. Sono consapevole dell'unicità di **Trieste** e di quanto ciò sia importante per i triestini. Non mi sfugge quanto questo li renda, a volte, distanti dalle vicende altrui. Non è un tratto esclusivo del Golfo, è tipicamente italiano. Ci prenderemo cura di questo aspetto, come è giusto che sia, senza dimenticare che **Trieste** è polo finanziario e assicurativo -come mi ricordava sempre un altro amico direttore Paolo Possamai, conquistato da **Trieste**, città del mondo intimamente inserita nelle culture, nelle lingue, nelle religioni che la circondano e che sovente l'hanno dominata contro la sua volontà finendo per sciogliersi, sempre, fra mare e bora o nel Caffè San Marco e nei teatri. Ricevo il testimone da un amico, Enrico Grazioli, che ringrazio per l'affetto, ricambiato, che mi ha mostrato. Avrò al mio fianco Roberta Giani, una triestina capace e generosa che torna nella sua città carica di energia e con una solida conoscenza di **Trieste** e della regione. Il 2021 è l'anno del 140° dalla fondazione del Piccolo. Saremo qua, con una redazione eccellente, a testimoniare il legame indissolubile con la città e la Venezia Giulia. Il Piccolo nasce libero e indipendente. Resterà tale.

svolta per il porto

Una schiarita sulle concessioni MarterNeri vuole la Compagnia

Il Tar pronto a dare ragione all' Autorità di sistema dopo il ricorso dell' impresa livornese rilevata da F2i. Dialogo in corso con D' Agostino che è «fiducioso»

GIULIO GARAU

Le feste di Natale e di fine anno sono servite a stemperare le tensioni in porto di Monfalcone, ma soprattutto a far maturare sviluppi e novità positive per un decollo. Aveva visto giusto il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale Zeno D' Agostino che non si era scomposto di fronte al ricorso al Tar della MarterNeri contro la riorganizzazione degli spazi nello scalo varata dall' Authority per dare le nuove concessioni. Mercoledì scorso il Tar, davanti alle due parti convocate dalla giudice (MarterNeri e Authority) ha detto chiaramente che la riorganizzazione dell' **Autorità di sistema** era valida e che sarebbe stato respinto il ricorso. C' è stata una ulteriore riunione tra MarterNeri e **Autorità di sistema** ed è stato deciso di prendere tempo. Anche perchè in queste settimane il panorama è cambiato, MarterNeri ha un nuovo azionista di riferimento, F2i, e ci sono trattative "mature" con la Compagnia portuale per una nuova acquisizione che annullerebbe qualsiasi contenzioso visto che la società logistica livornese potrebbe riprendersi i due magazzini perduti oltre al controllo dell' impresa che opera in banchina e che fino a pochi mesi fa era il braccio operativo sotto nave per lo sbarco e imbarco merci.

«La giudice ci ha detto che il Tar era pronto a darci ragione - conferma lo stesso D' Agostino - avevo già qualche speranza di una positiva conclusione della vicenda. E assieme alla ricorrente abbiamo deciso di spostare i termini e darci un po' più di tempo per discutere e ragionare assieme. Sono sicuro che troveremo un accordo e ne usciremo bene. Le cose a Monfalcone si stanno mettendo a posto e in tempi brevi partirà la nuova riorganizzazione degli spazi con le nuove concessioni. Quella di mercoledì scorso è stata una bella giornata». Anche perché, D' Agostino non lo dice e non aggiunge altro, le trattative di molti mesi fa, poi interrotte, della MarterNeri per l' acquisizione della Compagnia portuale secondo fonti qualificate sono riprese in maniera forte e sono ormai a un punto "maturo". Non si conoscono ancora i termini (se ci sarà una partecipazione maggioritaria o totale) ma anche secondo diversi siti di logistica dopo l' accordo per rilevare MarterNeri (a fine dicembre) gli emissari del gruppo logistico F2i si sono messi al lavoro per negoziare con Antonio Maneschi (patron di ToDelta) per arrivare in tempi brevi a una conclusione (positiva o negativa che sia) della trattativa per rilevare la controllata, Compagnia portuale. Proprio quest' ultima era uno dei nodi alla base del ricorso di MarterNeri al Tar contro la riorganizzazione decisa dall' **Autorità di sistema**. Nella nuova disposizione degli spazi infatti l' impresa logistica avrebbe dovuto cedere due magazzini che prima gestiva con altri spazi, alla Compagnia portuale che finora aveva operato senza zone coperte. Nel caso di un' acquisizione cesserebbero tutti i motivi di contenzioso, MarterNeri riprenderebbe i suoi magazzini e avrebbe il controllo delle maestranze utilizzate fino a poco tempo fa per le operazioni in banchina sotto nave. Le due aziende del porto di Monfalcone sono infatti complementari, una svolge il lavoro di impresa portuale e l' altra di operatore logistico via mare e via terra di cellulosa. Un' eventuale acquisizione di Compagnia portuale permetterebbe inoltre a MarterNeri di incrementare l' attività nei trasporti e nella logistica di prodotti siderurgici, un segmento d' attività a Livorno fino ad oggi residuale per MarterNeri rispetto alla cellulosa. Nella nuova organizzazione degli spazi sono coinvolte anche le



altre due imprese, Cetal e Midolini che hanno già dato l' ok all' Authority.



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

«Sono ottimista e fiduciosa - commenta il sindaco Anna Cisint - soprattutto perché ora D' Agostino ha preso in mano personalmente lo scalo di Monfalcone. E' un fatto positivo per far partire la nuova strategia delle concessioni propedeutica al decollo dello scalo. Sto lavorando con il presidente sullo sviluppo della ferrovia e con la Regione per risolvere la questione dell' escavo». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Shipping Italy

Trieste

Ulusoy sarà il primo cliente della Piattaforma Logistica di Trieste

L'entrata in servizio del nuovo terminal multipurpose Piattaforma Logistica di Trieste è previsto per il prossimo mese di febbraio ma un primo cliente ha già scelto di portare lì le sue navi. A SHIPPING ITALY è stato confermato che sarà la linea ro-ro turca Ulusoy a trasferire le proprie navi nella nuova infrastruttura ribattezzata Hhla Plt Italy e da pochi giorni controllata dal gruppo terminalistico tedesco Hhla. Ulusoy Sealines è una compagnia di navigazione turca che dal 2000 opera con quattro navi un collegamento ro-ro trisettimanale per il trasporto di carichi rotabili e container fra il porto di Çeme e Trieste. Finora la linea, rappresentata in Italia dall'agenzia marittima Samer & Co. Shipping, nello scalo giuliano portava le sue navi al Trieste Intermodal Maritime Terminal, uno spazio di banchina piuttosto contenuto fra il Molo VII e il Molo VI. In una prima fase una delle tre toccate settimanale che la linea turca effettua nello scalo giuliano passerà appunto presso la nuova banchina da poco inaugurata. Il trasferimento della linea Ulusoy Lines alla nuova Piattaforma Logistica di Trieste rappresenta una nuova tessera di un più ampio mosaico dei traffici marittimi ro-ro fra Turchia e Trieste dove opera anche Dfds che in porto è concessionario, tramite la controllata Samer Seaports, del terminal di Riva Traiana e che dalla scorsa estate è in attesa delle autorizzazioni antitrust per acquisire anche il vicino Europa Multipurpose Terminal al Molo VI. Quest'ultimo fino al 2016 era controllato da Francesco Parisi Casa di Spedizioni (la stessa società che ha appena ceduto la maggioranza della Piattaforma Logistica di Trieste ai tedeschi di Hhla mantenendo comunque una quota di minoranza) mentre oggi è di proprietà del gruppo turco Ekol.



Fondi europei, duello da Venezia a Roma

«Scontro aperto sui mancati finanziamenti al porto. Bazzaro e Venturini: «Il governo vuole soffocare l' economia della città» La replica di Baretta: «Previste risorse per le infrastrutture e 18 miliardi al polo industriale. Basta polemiche strumentali»

ALVISE SPERANDIO

SVILUPPO MESTRE È scontro aperto in Consiglio comunale, con riflessi romani, sul futuro del porto di Venezia e l'accessibilità ai fondi del Recovery Plan. Da un lato, l'assessore allo Sviluppo economico Simone Venturini (Lista Brugnaro) e il deputato e consigliere Alex Bazzaro (Lega) attaccano frontalmente il governo. Dall'altro, il sottosegretario al Mef e capo dell'opposizione a Ca' Farsetti Pier Paolo Baretta respinge al mittente le accuse ribadendo che Venezia è nelle priorità dell'esecutivo. DOPPIO ATTACCO La polemica infiamma dopo la notizia che a Genova e Trieste arriveranno rispettivamente 500 e 400 milioni per finanziare i grandi progetti infrastrutturali per i loro scali, mentre per Venezia sono previsti interventi marginali. «Quello di questi giorni è solo l'ultimo atto, un'ulteriore conferma dello scarsissimo interesse di questo governo nei confronti del porto di Venezia accusa Venturini. Alle volte emerge il sospetto che tutto ciò non sia solo scarsa considerazione, ma un vero e proprio disegno preordinato per soffocare lentamente il porto e tutta l'economia portuale di Venezia, basti pensare alle mille difficoltà create per autorizzare la manutenzione ordinaria dei canali, i mille rinvii e le soluzioni pasticciate per l'accessibilità delle navi da crociera. O, ancora, alla sottrazione di risorse destinate al Comune e dirottate misteriosamente ad altri enti nonché alla decisione confusa e problematica della collocazione delle navi da crociera in mezzo alle banchine container scaturite nell'ultimo Comitato. Le risorse del Piano europeo non passano ogni anno, passano una volta sola». Anche Bazzaro va all'attacco. «È inaccettabile che il governo (se esiste ancora) abbia penalizzato il porto lagunare declassandolo a non strategico sostiene il parlamentare - Un'esclusione intollerabile che rimarca l'inutilità di una gestione centrale, di un Comitato a guida romana che non cura gli interessi della città e del Veneto e che dimostra quanto sia indispensabile l'autonomia. Decisioni politiche incomprensibili che pesano sul sistema economico, occupazionale, commerciale veneto con danni di carattere internazionale. Auspicio che si vada presto ad elezioni per avere un governo che faccia gli interessi di Venezia e di questo territorio». DIFESA E RILANCIO La difesa d'ufficio per l'esecutivo è di Baretta. «Nel Piano di ripresa e resilienza, approvato solo pochi giorni fa dal governo spiega il sottosegretario è previsto che per il porto croceristico di Venezia e per Porto Marghera arriveranno fondi del Piano Next generation EU necessari al potenziamento dell'alta velocità Milano-Venezia, alla realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario e stradale nel porto, dove saranno realizzati anche interventi per rafforzare la resilienza delle infrastrutture rispetto ai cambiamenti climatici e per aumentare la capacità portuale. Tutto ciò in coerenza anche con gli orientamenti emersi nel Comitato. Il polo industriale di Marghera, inoltre, potrà giocare un ruolo centrale per promuovere e sviluppare la filiera dell'idrogeno e della mobilità sostenibile per la quale sono previsti oltre 18 miliardi». Baretta torna a ricordare che in questi anni, Venezia ha ricevuto oltre un miliardo e mezzo di contributi dal governo, dei quali oltre 100 milioni per le bonifiche e i marginamenti di Porto



Il Gazzettino

Venezia

Marghera e oltre 300 per la Legge speciale. Queste cifre dimostrano come noi abbiamo messo **Venezia** al centro della nostra azione politica e di governo. Preoccuparsi solo di polemiche strumentali non fa altro che isolare la città, danneggiando le imprese e gli abitanti». Ma Baretta rilancia: «Si può fare di più solo se **Venezia** è unita e tutti collaborano con un fronte comune. Finora questo non è avvenuto. Spetta a chi governa la città predisporre un piano all' altezza di queste sfide». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, la ripresa si allontana

I lavori sul Ponte delle Trezze non sono conclusi e si temono tempi lunghi per i carichi eccezionali. Si chiede all'Anas di ultimare rapidamente la manutenzione straordinaria del tratto stradale

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA Nessuna certezza riguardo la data in cui i trasporti eccezionali potranno nuovamente transitare lungo il tratto translagunare della Romea. Benché il doppio senso sia stato ripristinato sul Ponte delle Trezze una ventina di giorni fa dall'Anas, la manutenzione della struttura portante non si è ancora conclusa. IL BLOCCO Quanto di peggio per le attività del porto clodiense via via specializzati, nel corso degli ultimi decenni, proprio nelle operazioni di montaggio ed imbarco di strutture assai ingombranti e pesanti. «I responsabili dell'opera in corso, interpellati dall'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale riferisce Tommaso Sitran, vicepresidente del Comitato per il rilancio del porto prevedono che nonostante la perfetta riparazione della trave a rischio, forti restrizioni al carico degli automezzi rimarranno in vigore ancora per qualche mese, fino al completamento di altri interventi al di sotto della carreggiata. Poco importa che il limite massimo del peso dei mezzi sia stato abbassato dalle 44 alle 40 tonnellate: un'inezia, a fronte delle reali esigenze. Non riusciamo a comprendere prosegue come l'ente che soprintende alle strade nazionali non sia riuscito a fissare una data più precisa. Intanto, la situazione del porto di Chioggia continua a precipitare. Val da Rio lavora ormai praticamente in perdita, arrabattandosi con le merci povere alla rinfusa e grazie a qualche carico di materiale siderurgico. I dubbi sulla transitabilità del tratto stradale translagunare hanno già indotto la clientela a considerare altre soluzioni sicure, benché più onerose. Sta di fatto che, nel 2020, ha perduto metà dei propri traffici: un disastro che purtroppo si sta verificando nell'apparente indifferenza delle autorità. Quanto di peggio qualora si consideri che ormai da parecchi anni, a causa delle secche formatesi lungo la rotta dalla bocca di porto alle banchine, le navi di stazza media non fanno più scalo a Chioggia». APPELLO Il portavoce degli operatori marittimi internazionali conclude dichiarandosi pronto ad interpellare nuovamente all'Autorità portuale affinché essa solleciti l'Anas ad ultimare la manutenzione straordinaria del ponte ed a fornire finalmente una data attendibile riguardo il completamento dei lavori i quali, stando agli annunci dell'autunno scorso, si sarebbero dovuti concludere entro il 18 dicembre scorso. TRAFFICI Per l'occasione, Sitran si dice propenso a credere che le cattive condizioni dei giunti (ancora in fase di consolidamento) comportino solamente limiti di velocità; non di portata per asse. Da qui la richiesta di tempi certi. «Per far ridecollare i traffici abbiamo bisogno di certezze. Solo così potremo riproporre Val da Rio agli armatori ed alle compagnie di logistica». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il COmitato "Venezia Lavora"

«Crocieristica abbandonata neanche un euro dal Recovery»

venezia Il Comitato **Venezia** lavora che raggruppa gran parte dei 1.700 della filiera della crocieristica veneziana, da un anno senza lavoro e con prospettiva di ripresa ancora incerte, tornano a denunciare di essere stati «abbandonati. «Mentre al **porto** di Genova verranno assegnati 500 milioni a quello di Trieste 400 milioni per progetti che non sono ancora stati approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti», dice Vladimiro Tommasini, presidente del Comitato «per il **porto** di **Venezia** non si chiede un euro del Recovery plan». «E perché a meno di un mese dal Comitato nel quale si decide che "per giungere a una soluzione strutturale e definitiva alla problematica degli ormeggi delle grandi navi fuori dalla laguna?», chiede Vladimiro Tommasini. «Perché è stata prevista una call pubblica del Ministero Infrastrutture e Trasporti ma non è stata fatta domanda nemmeno per un Euro del Recovery Plan? Vuol dire che il futuro della crocieristica, di **Venezia** e della laguna non interessa a nessuno?». «A oggi, dopo il Comitato di fine anno aggiunge «abbiamo soltanto la soluzione, certo è qualcosa da cui ripartire, ma è comunque uno scarso risultato. Il problema più grande resta la soluzione definitiva per l'accessibilità della crocieristica a **Venezia**». Per il presidente del Comitato «non si possono allungare i tempi a sei mesi per individuare il progetto e a dodici quelli per decidere, quando è già da più di un anno che non lavoriamo a causa del blocco delle crociere per la pandemia. Un anno è troppo per aziende e lavoratori, forse i nostri politici non hanno ben chiara la gravità della situazione che stanno vivendo quasi duemila lavoratori e le loro famiglie». «Le decisioni politiche, disinteressate o di parte, ci stanno affossando» rincara la dose di critiche Tommasini «e non tengono conto non soltanto del futuro dei lavoratori di **Venezia**, ma anche dei nostri sforzi passati. Oltre a tutti quelli che hanno investito su **Venezia** per bar, negozi, ristoranti e chi più ne ha più ne metta, le aziende che operano in **porto** hanno investito circa 120 milioni di euro in venti anni per far diventare il terminal crociere della Stazione Marittima di **Venezia**, a Santa Marta, una eccellenza a livello Mondiale e la Politica veneziana che fa? Non chiede un euro del Recovery Plan». A noi spaventa non poco la situazione che vediamo, ci sono divisioni tali da impantanare qualsiasi vera decisione» conclude Tommasini «tanto poi lo scarica barile è lì dietro l'angolo e non perde occasione per uscire allo scoperto ammonendo Roma che non decide e anche **Venezia** che non propone». --



savona

Mobilità green rispunta il piano del filobus

Passa in giunta il Piano urbano della mobilità sostenibile, presentato dal vicesindaco Massimo Arecco. Permetterà di accedere al bando del ministero, di 43 milioni di euro, per sviluppare una nuova mobilità «green». Un bando dal quale potranno arrivare le risorse per la realizzazione del filobus elettrico e per ridisegnare il trasporto pubblico in modo più sostenibile. Il piano coinvolgerà i comuni di Varazze, Celle, Albisola Superiore, Albissola Marina, Vado, Quiliano e Bergeggi oltre all' **Autorità di Sistema Portuale**, Provincia di Savona, Tpl e Università di Genova. Un progetto che per la prima volta vede coinvolti più Comuni, di differenti colori politici, nell' ottica di una collaborazione per la realizzazione di una nuova mobilità. Il bando riguarda il finanziamento al 100% non solo dell' acquisto dei mezzi del filobus elettrico ma anche per realizzazione di tutta l' infrastruttura. Sarà una linea elettrica, una sorta di tram, ma su gomma, quindi sulla normale sede stradale. Autobus di linea, tra i dieci e i dodici metri, che saranno collegati e alimentati attraverso fili elettrici e con un passaggio di mezzi molto frequente. La tratta coinvolgerà Savona sino a raggiungere i comuni limitrofi, Vado e Albissola. Il bando scadeva nell' estate ma è poi stato prorogato a causa dell' emergenza Covid. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Savona, approvato progetto di organizzazione turistica rivolto alle agenzie di viaggio

Assessore Rodino: "Importante che le informazioni turistiche siano diffuse in modo capillare in città, così che il turista si senta accolto e possa essere accompagnato per tutta la durata del suo soggiorno"

Savona . È stato approvato oggi dalla giunta il "Progetto di organizzazione turistica diffusa rivolto alle agenzie di viaggio presenti sul territorio comunale". L' azione si unisce all' impegno del Comune di Savona di valorizzare il suo patrimonio storico, artistico e culturale e promuovere il turismo, con l' attivazione già da anni di una convenzione con **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale**, Camera di Commercio e Costa Crociere, relativa all' ufficio di informazione e accoglienza turistica (IAT), riconosciuto da Regione Liguria, presso la Darsena. Dal momento che l' art. 16 della Legge Regionale 28/2006 consente anche a soggetti privati di acquisire la denominazione di IAT e appurato che a Savona ci sono una ventina di agenzie, il Comune pubblica una manifestazione di interesse rivolta ai soggetti che desiderano svolgere tale funzione in coordinamento con lo IAT esistente. "È importante che le informazioni turistiche siano diffuse in modo capillare in città, così che il turista si senta accolto e possa essere accompagnato per tutta la durata del suo soggiorno. Ci auguriamo di ricevere interesse da parte dei soggetti che rispondono ai requisiti e che si possa in questo modo creare una rete integrata di informazioni su tutto il territorio" commenta l' assessore alla promozione turistica Dorian Rodino. L' avviso è pubblicato sul sito istituzionale del Comune di Savona. Dalla Home Botta Tre persone investite da un' auto sull' Aurelia ad Alassio, traffico paralizzato tutti gli scenari Ministri di Italia Viva si dimettono: è crisi di governo. E ora? Fermi Covid, prorogato fino al 30 aprile lo stato di emergenza. Spostamenti tra regioni vietati fino a febbraio Qualcosa non va Boissano, otto fucili e più di un centinaio di cartucce sequestrati ad un cacciatore.



Genova-Savona, rotta per l' alleanza porto e imprese alla prova del business

di Massimo Minella Che succede sull' asse Genova- Savona? Il modello del territorio unico, al di là dei confini amministrativi, riflette sullo schema del porto, nato cinque anni fa, e ragiona sulle prospettive "terrestri" legate al mondo delle imprese. Se infatti pare ormai definitivamente tramontata la stagione delle alleanze sul fronte camerale (ma mai dire mai), molto si può ancora fare su quello industriale. La riforma delle camere di commercio, in effetti, ha anticipato tutti e ha favorito le aggregazioni, sitmolando le ali della Liguria a unirsi sotto lo stesso cappello associativo. Due sono oggi i soggetti in campo in Liguria, Genova da una parte e Savona, Imperia e Spezia dall' altra. Differente è la storia di Confindustria, con gli imprenditori guidati ancora per qualche mese da Giovanni Mondini che continuano a riflettere sulla necessità di dar vita a un soggetto che possa riunire almeno Genova e Savona. Il modello può essere quello dell' **autorità di sistema portuale** che governa in realtà ben quattro porti: Sampierdarena, Pra', Savona e Vado Ligure. I a pagina 4



Porto, imprese, commercio decolla l'asse Genova-Savona

Lo scalo è stato il primo a tracciare la linea, gli imprenditori ci pensano, strade ormai divise nelle camere

di Massimo Minella Che succede sull'asse Genova-Savona? Il modello del territorio unico, al di là dei confini amministrativi, riflette sullo schema del porto, nato cinque anni fa, e ragiona sulle prospettive "terrestri" legate al mondo delle imprese. Se infatti pare ormai definitivamente tramontata la stagione delle alleanze sul fronte camerale (ma mai dire mai), molto si può ancora fare su quello industriale. La riforma delle camere di commercio, in effetti, ha anticipato tutti e ha favorito le aggregazioni, sitmolando le ali della Liguria a unirsi sotto lo stesso cappello associativo. Due sono oggi i soggetti in campo in Liguria, Genova da una parte e Savona, Imperia e Spezia dall'altra. La Camera Riviera di Liguria, nata nel 2015, sede legale a Palazzo Lamba Doria, Savona, prosegue quindi la sua rotta in parallelo a quella di Genova. Al timone delle Riviere l'imperiese Enrico Lupi che ha come vice lo spezzino Davide Mazzola e il savonese Vincenzo Bertino. Differente è la storia di Confindustria, con gli imprenditori guidati ancora per qualche mese da Giovanni Mondini che continuano a riflettere sulla necessità di dar vita a un soggetto che possa riunire almeno Genova e Savona.

Interessi economici sempre più convergenti in un'ottica in cui lo spazio per i localismi sembra effettivamente ridursi, Genova e Savona potrebbero mettere a fattor comune anche i servizi offerti agli associati, ormai sempre più digitali. Visione e risparmio di costi, insomma, per un tema che rimane all'attenzione dei vertici associativi. Il modello, se il termine è corretto, può essere quello dell'**autorità di sistema portuale**. La legge del 2015 voluta dall'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha riunito i porti della Penisola in 16 **autorità di sistema**, tagliando il numero delle vecchie **autorità portuali** (erano 24) e concentrando più scali sotto uno stesso cappello amministrativo pubblico. In alcuni casi, si è arrivati a unire porti di regioni diverse (è il caso di Spezia e Marina di Carrara) nella logica di far prevalere non più i singoli territori di riferimento, ma "archi portuali" omogenei. Genova e Savona si sono così ritrovate alleate nell'authority del Mar Ligure Occidentale, con un solo presidente e un board di sei persone a governare in realtà ben quattro porti. Due, infatti, sono ormai quelli di Genova, divisi fra Sampierdarena e Pra', e due anche a Ponente, con lo scalo storico di Savona e quello di Vado Ligure. Merci vari e container, crociere e rinfuse, un crogiolo di traffici per creare ricchezza e lavoro. In fondo, se un obiettivo un territorio vuole darsi, allora converrebbe iniziare proprio da qui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il porto

Una sola visione per quattro scali l'impresa possibile di San Giorgio

Adesso che è scattato il suo secondo mandato, Paolo Signorini può concentrarsi su quello che nel primo tutto il mondo portuale doveva necessariamente ancora metabolizzare: l'unione fra i porti di Genova e di Savona che in realtà sono quattro, visto che il capoluogo ligure ha ambiti sempre più definiti fra Sampierdarena e Pra', ma anche fra Savona e Vado. Grandi poli container e merci varie, ma anche passeggeri. Insieme, l'**authority** concentra infatti il numero maggiore di croceristi (lasciando da parte il 2020 che ha congelato il business). Armonizzarne tutte le singole sfide e metterle a fattor comune sarà l'impresa dei prossimi quattro anni. In primavera, l'**authority** sarà anche chiamato a nominare il numero due di Palazzo San Giorgio, il segretario generale. Potrebbe esserci la conferma di Marco Sanguineri, ma anche una nuova scelta. La nomina compete al board che valuterà sulla base di elementi differenti e terrà conto anche degli equilibri politici. Una partita ancora tutto da giocare, insomma.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

l'analisi-costi benefici: il porto guadagnerà 1,7 miliardi, ma in mezzo secolo

Diga, l'indotto su Genova «Mille assunti in sei anni»

SIMONE GALLOTTI FRANCESCO MARGIOCCO

Simone Gallotti Francesco Margiocco La costruzione della nuova diga farà crescere il lavoro in porto a un ritmo mai visto prima, promettono gli autori del progetto. Nella loro analisi costi-benefici, gli ingegneri di Technital snocciolano numeri a doppio e triplo zero: 800 nuovi addetti, tra diretti e indiretti, nel 2027, quasi 2.000 nel 2030, quasi 2.500 nel 2050. Allargando lo sguardo all'indotto, i numeri salgono a 1.000 entro il 2027 e 3.000 entro il 2050. Numeri enormi, specie se confrontati allo scenario inerziale, senza costruzione della diga. «I traffici di contenitori extra Mediterraneo sono destinati ad effettuarsi esclusivamente su navi con Loa (lunghezza, ndr) sopra 300 metri - scrivono i progettisti -. In assenza della nuova diga, le navi rimarranno quelle con Loa sotto 300 metri, e quindi il porto di Genova si troverà escluso dai traffici contenitori extra Mediterraneo». Lavoratori diretti, indiretti e dell'indotto vanno intesi, si legge in una nota dell'analisi, in senso ampio: i primi sono i lavoratori di tutta la filiera portuale, non del solo porto; i secondi sono i lavoratori delle imprese che vendono beni e servizi alle imprese della filiera portuale; i terzi sono l'effetto dell'aumento dei consumi provocato dall'aumento di diretti e indiretti.

L'analisi costi-benefici sarà al centro dell'incontro in agenda oggi, dalle cinque alle sette di sera, aperto a chiunque voglia seguirlo, a distanza, dal sito www.dpdigaforanea.it. È la seconda tappa del dibattito pubblico con cui l'Autorità portuale e il consorzio di imprese guidate da Technital stanno presentando il progetto, nelle sue diverse ipotesi, alla città. saldo positivo conti li fa il consorzio, ma possono essere una base per capire l'impatto anche economico dell'opera. A pagina 90, per ogni soluzione proposta, Technital indica i guadagni e i costi. L'opera viene progettata per 100 anni, i calcoli sono riferiti ai primi 50 per evitare di «utilizzare un indice non legato alla congiuntura economica di un periodo "breve"». Nella lista delle "entrate" sono compresi i "Benefici da traffico contenitori" (circa 3,4 miliardi di euro nei tre progetti), le tasse di ancoraggio e sulla merce (sommandole arriviamo a circa mezzo miliardo), poi l'Iva redistribuita intorno ai 200 milioni, l'energia prodotta dalle pale eoliche, più di 14 milioni, e infine il valore residuo dell'opera che arriva a 81 milioni. Il totale è di 4,1 miliardi. Nei costi invece Techital inserisce l'investimento da 900 milioni, 2 milioni per l'impianto di produzione energetica, 30 milioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'opera e 1,4 miliardi di "esternalità", i costi più ambientali del progetto. Il bilancio totale è positivo per 1.7 miliardi, mentre per la soluzione con le due aperture è superiore perché i costi di costruzione sono inferiori per 200 milioni. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico

GENOVA - Si svolgerà questo venerdì , a partire dalle 17, il secondo incontro del dibattito pubblico sulla nuova diga foranea di Genova. L' incontro sarà trasmesso da palazzo San Giorgio, sede dell' **autorità portuale**. L' appuntamento ha l' obiettivo di inquadrare l' opera nel contesto più ampio di sviluppo territoriale ed economico , anche in relazione ad altre infrastrutture in programma o in fase di realizzazione: la diga, infatti, non è destinata a restare un' opera sganciata dal resto dello sviluppo **portuale** ma, nella sostanza, è il più importante tra i diversi interventi previsti. Dall' accessibilità stradale, all' intermodalità ferroviaria fino agli investimenti sui singoli terminal, il futuro del più importante polo economico della città dipende da molti fattori. I lavori si potranno seguire in diretta su Telecittà, canale 11 del telecomando, e in streaming sulle pagine Facebook e Youtube del porto di Genova: per partecipare al dibattito e porre le proprie domande, invece, è possibile utilizzare il sito dpdigaforanea.it. Il dibattito di questo venerdì sarà fruibile anche on demand sul sito primocanale.it e in replica su Telecittà domani alle 21 e su Primocanale alle 23. .



La diga della città e non dei terminalisti litigiosi

di Matteo Cantile giovedì 14 gennaio 2021 La diga foranea di Genova promette di cambiare il destino del bacino storico del **porto** della città e, di conseguenza, costituisce un grande vantaggio per l'intera comunità: eppure, come spesso accade nel capoluogo ligure, c'è una categoria che ha già iniziato a litigare per 'grandi' interessi di bottega. Neppure il tempo di presentare i tre progetti da discutere nel dibattito pubblico, infatti, e i terminalisti genovesi hanno iniziato ad accapigliarsi per ottenere dal progetto il massimo vantaggio personale, e magari penalizzare il concorrente e questo a scapito della visione più ampia e utile per tutti. All'interno del gruppo 'terminal operators' di Confindustria Genova, la sezione degli industriali attivi nella gestione delle banchine portuali, si è accesa la solita guerra che vede, stavolta, contrapposte due fazioni: ci sono quelli che preferiscono l'accesso a levante, quelli che vorrebbero che le navi entrassero a ponente, entrambi accecati da considerazioni sull'interesse privato, legato alla posizione occupata da ognuno all'interno dello scalo. e come si potrebbero modificare gli accessi delle grandi navi a diversi terminal. Un dibattito, quello che si è acceso in Confindustria, che non è all'altezza dell'importanza della città e del vero fine della nuova diga, il bene di Genova. Primocanale ha a cuore l'interesse di tutti, non di una sola parte, e ritiene che il futuro di Genova debba necessariamente passare per un complessivo ripensamento degli spazi e della vocazione del **porto**: una nuova diga è un passo decisivo in questa direzione. L'attuale diga foranea, voluta e finanziata da Raffaele de Ferrari, è stata costruita tra il 1916 e il 1929: ha quindi ormai un secolo di onorato servizio ed è stata pensata in un quadro marittimo decisamente diverso rispetto a quello attuale. Non è solo un problema di permettere l'accesso alle grandi navi in diverse aree portuali ma primariamente la necessità di fare una nuova diga che traguardi ai prossimi 200 anni: questo si deve fare con una 'vision' che ponga meno limiti possibile a un futuro dei traffici che è difficile da interpretare. Anche del punto di vista della sicurezza l'attuale concezione inizia a mostrare i suoi limiti, con il traffico delle navi e delle piccole imbarcazioni da diporto costretto negli stessi spazi. La nuova diga, poi, oltre a garantire la competitività del vecchio bacino portuale rappresenta il volano per un'ampia serie di opere di terra che renderanno più agevole l'accesso e l'uscita delle merci con una significativa spinta all'intermodalità ferroviaria, tassello decisivo per scaricare il nodo stradale e autostradale dal gigantesco flusso dei camion al servizio del **porto**. Qualcuno, per un proprio tornaconto, vuole fermare questa rivoluzione? Noi speriamo di no.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Pubblicata l'analisi costi benefici della nuova diga di Genova: conviene farla (ma anche no)

Dopo alcuni giorni di attesa e in vista dell'incontro pubblico previsto nelle prossime ore per l'approfondimento sullo sviluppo economico dell'opera, gli organizzatori del Dibattito pubblico per la nuova diga foranea del porto di Genova hanno pubblicato l'analisi costi benefici che tanto ha fatto discutere, soprattutto per la sintesi proposta nel Dossier di progetto. Sullo stesso sito web iniziano a comparire anche i primi quaderni degli attori', vale a dire approfondimenti che i cittadini e i portatori di interesse hanno voluto condividere pubblicamente. Il documento dell'analisi costi benefici elaborato da un raggruppamento temporaneo di progettisti capitanato da Technital si compone di 117 pagine e include scenari evolutivi di domanda-offerta, valutazione degli impatti, sostenibilità finanziaria ed economica e analisi di sensitività della nuova opera. Le tre soluzioni alternative approfondite sono quelle ormai note (due con accesso da levante e una da ponente). Il paragrafo che analizza le potenzialità di crescita del porto di Genova (e non solo del bacino di Sampierdarena come lasciava intendere il Dossier di progetto) chiarisce come le proiezioni future sui traffici (parse a molti un po' troppo ottimistiche nel lungo termine) sono basate su dati di Unctad e di altri enti. A questo proposito di legge infatti: Nonostante le tante incertezze presenti sul mercato del traffico merci marittimo, bisogna comunque sottolineare come l'UNCTAD e altri Enti abbiano stimato una crescita del traffico contenitori per i prossimi anni che potrebbe quindi interessare anche il mercato non solo del porto di Genova ma anche di altri porti nel Mar Ligure e dell'Alto Tirreno, che hanno un posizionamento simile a quello di Genova, e che rispetto agli scali esteri citati in precedenza (Spagna e Pireo, ndr), non sono ancora riusciti a sfruttare il loro potenziale. Tenendo presente quanto avvenuto nei due sistemi portuali esteri, possiamo quindi immaginare che, potenzialmente, questi porti italiani, tra cui quello di Genova, possano attrarre traffico contenitori nei prossimi anni fino a circa 5-6 milioni di TEU, frutto dello sviluppo delle funzioni di porti gateway per l'hinterland terrestre e come scali anche interessati dal transhipment. L'analisi sembra dunque parlare di 5/6 milioni di Teu per ciascuno scalo italiano del Nord Tirreno (volumi in trasbordo inclusi). L'analisi costi benefici analizza anche le previsioni dei traffici del porto di Genova per lo scenario inerziale: alternativa zero o di no project'. In assenza di realizzazione della nuova diga di Genova non potranno entrare (a Sampierdarena, ndr), nel futuro come già ad oggi, navi con LOA (lunghezza, ndr) superiore a 300 metri. Dunque secondo gli autori lo scenario inerziale di no project prevede l'ineluttabile contrazione fino all'annullamento dei traffici con l'Asia, l'Oceania e le Americhe. Tale contrazione potrebbe anche essere discontinua, ma ai fini di una valutazione conservativa si è ipotizzato che avvenga in un arco temporale di 10 anni. Oltre a ciò si legge che l'ipotesi non pessimistica è che i terminalisti siano in grado di mantenere i traffici con tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e con l'Africa. A proposito del nuovo terminal di Bettolo il documento dice che dal punto di vista dell'operatore e dello Stato [] possa essere di interesse un mantenimento negli anni della operatività compatibile con l'assenza della realizzazione della diga. È stata considerata anche l'ipotesi in cui l'operatore (Msc) faccia il meglio in presenza di vincoli (diga attuale, ndr), dando via a un corso graduale di aumento dei traffici nei modi e termini compatibili con i vincoli sulle navi ospitabili. Pertanto si è introdotto un secondo scenario di massima' in cui il traffico in assenza della nuova diga mantiene lo stesso volume di traffico del 2019, con una compensazione da parte del terminale Bettolo della ineluttabile perdita di traffico degli altri terminalisti tramite una attuazione, seppur parziale, delle potenzialità di traffico del terminale. In questo scenario, che gli autori definiscono di non elevata verosimiglianza





Shipping Italy

Genova, Voltri

economica, ma rilevante e fondamentale ai fini di definire il range massimo in cui l'evoluzione del traffico si andrà a porre in assenza di diga, il volume di traffico negli anni resterebbe quindi pari a 1.011.070 Teu, cioè rimane costante e non diminuisce con la decrescita media annua sopra dedotta (-6,78%). Leggendo le conclusioni si apprende infine che sarebbe conveniente, da un punto di vista del rapporto fra costi e benefici, sia lo spostamento a mare della diga (costo minimo stimato 750 milioni e massimo 1,3 miliardi), sia il mantenimento di quella attuale nello scenario (giudicato dagli autori dell'analisi meno probabile) in cui lo scalo di Sampierdarena non perda competitività e quindi traffici. L'ACB (analisi costi benefici, ndr) ha messo in evidenza la sostenibilità e la fondatezza del progetto della nuova diga del porto di Genova è scritto. Gli indicatori chiave, calcolati nell'ipotesi estremamente prudente che senza interventi i terminali di Sampierdarena riescano a sostenere la concorrenza di altri porti e mantenere il traffico oggi raggiunto sono infatti per tutte le soluzioni sempre maggiori di 1,5 per il rapporto Benefici/ Costi e sempre maggiori del 6,35% per il Tasso Interno di Rendimento Economico. Questa possibilità nel Dossier di progetto che sintetizzava le risultanze dell'analisi non era nemmeno riportata. Secondo gli autori dell'analisi, però, è invece molto più verosimile che i terminali di Sampierdarena (senza opera, ndr) non riescano a contrastare la concorrenza e che lo scenario di riferimento sia caratterizzato da volumi sensibilmente inferiori a quelli attuali, cosicché lo scenario programmatico in presenza della diga presenta un differenziale di benefici maggiore. In questo caso di riferimento per le analisi svolte, il rapporto Benefici/ Costi risulterebbe per tutte le soluzioni sempre maggiore di 1,73, mentre il Tasso di Rendimento Interno risulterebbe per tutte le soluzioni sempre maggiore dell'8,9%. Il definitiva secondo Technical & Co. il progetto, a prescindere dalla soluzione adottata tra le tre messe a confronto, appare pertanto assolutamente perseguibile dal punto di vista del confronto fra i Costi da sostenere e i Benefici ottenibili. Secondo chi scrive molto dipende da due domande: senza nuova diga il porto di Genova Sampierdarena sparirebbe quasi del tutto dalle rotte intercontinentali dei traffici marittimi oppure no? E poi: i terminal container di Genova Prà e di Vado Ligure (senza considerare Spezia e altri) non sarebbero in grado di mantenere comunque la portualità ligure attiva e competitiva nello scenario Mediterraneo? Nicola Capuzzo

Genova: sopralluogo del sindaco Bucci e del presidente dell' ADSP al cantiere delle Dune presso la Fascia di rispetto di Prà

(FERPRESS) Genova, 14 GEN Il sindaco di Genova, Marco Bucci e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, accompagnati dall'assessore allo sviluppo portuale del Comune di Genova Francesco Maresca, hanno effettuato un sopralluogo al cantiere delle Dune presso la Fascia di rispetto di Prà per fare il punto con gli uffici tecnici sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione del Parco delle Dune. L'intervento ha il duplice obiettivo di creare una zona filtro tra area portuale e area cittadina integrando le attività del porto nel contesto urbano. Il Parco delle Dune sarà un vero e proprio polmone verde che contribuirà a riqualificare ulteriormente la delegazione del ponente genovese. Dopo il completamento e la sistemazione della passeggiata con alberature e ampie porzioni verde pubblico (la cosiddetta fase Dune 1 del progetto) ora si parte con la fase Dune 2 che vedrà la realizzazione di dune alte tra i dieci e i quindici metri per unire, grazie a una cucitura verde e dal forte impatto estetico, il porto alla porzione di ponente della città. Dopo l'indizione del bando di gara, potrà essere aperto il cantiere che entro la fine della prossima primavera consegnerà alla delegazione un'area verde per il tempo libero e le attività sportive. Un ideale proseguimento della passeggiata che consente un ulteriore ampliamento del parco urbano e che avrà al proprio interno quattro piazze a disposizione della cittadinanza. Una prima parte della riqualificazione delle Dune di Prà è già stata fatta ha dichiarato il sindaco Marco Bucci e ci accingiamo a realizzare la seconda, che ci auguriamo verrà completata in un anno e pochi mesi. Un'area verde estremamente utile alla delegazione, ma anche a tutta la città, dove si potrà trascorrere il tempo libero e praticare diverse attività sportive. Il parco ha anche lo scopo di creare una barriera, un filtro tra la zona residenziale e industriale, mitigando l'impatto acustico e visivo. Con i nuovi lavori completeremo le opere già realizzate arrivando sino a metà del Canale di Calma come chiedono da tempo i residenti. Il Presidente Paolo Emilio Signorini: Il progetto Dune fa parte di un insieme di interventi che l'Autorità portuale, la Regione e il Comune stanno realizzando per valorizzare l'ambiente e la salute dei cittadini nell'interfaccia tra Porto e Città; aree verdi e di mitigazione dell'inquinamento acustico, elettrificazione delle banchine e riqualificazione di spazi dismessi migliorano la vita degli abitanti e la percezione dell'importanza da parte di Genova del suo porto. Sin da inizio mandato ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca il progetto delle Dune ha rappresentato un obiettivo importante, per rendere sempre più sostenibile il rapporto tra città e porto. Si tratta di continuare a favorire il porto, la sua economia e il lavoro, all'interno di una città accogliente, che salvaguarda l'ambiente, la vivibilità e la salute. L'intervento è inserito nel programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto (ex art 9bis Decreto Genova Legge n. 130/2018).



Lo scorso anno i terminal portuali di PSA hanno movimentato un traffico record di 86,6 milioni di container

Incremento del +1,7% sul 2019 Nel 2020 i terminal portuali per contenitori gestiti dal gruppo terminalista PSA International di Singapore hanno movimentato un volume di traffico mai raggiunto in precedenza essendo stato pari a 86,6 milioni di teu, con un incremento del +1,7% sull' anno precedente. La crescita è stata generata dal rialzo del +3,7% del traffico movimentato dai terminal esteri del gruppo che è ammontato a 50,0 milioni di teu e che ha più che compensato il calo del -0,9% del traffico movimentato nel **porto** di Singapore che è stato pari a 36,6 milioni di teu.

informARE
 Il quotidiano on line per gli operatori gli utenti del
 Terminal

14 gennaio 2021

WEB

In corso anni i terminal portuali di PSA hanno movimentato un traffico record di 86,6 milioni di container
 incremento del +1,7% sul 2019

Nel 2020 i terminal portuali per contenitori gestiti dal gruppo terminalista PSA International di Singapore hanno movimentato un volume di traffico mai raggiunto in precedenza essendo stato pari a 86,6 milioni di teu, con un incremento del +1,7% sull'anno precedente. La crescita è stata generata dal rialzo del +3,7% del traffico movimentato dai terminal esteri del gruppo che è ammontato a 50,0 milioni di teu e che ha più che compensato il calo del -0,9% del traffico movimentato nel porto di Singapore che è stato pari a 36,6 milioni di teu.

PSA Corporate
 Evoluzione annuale del traffico di container movimentati
 nei terminal portuali gestiti dal gruppo

Anno	Traffico (milioni di teu)
2010	~10
2011	~15
2012	~20
2013	~25
2014	~30
2015	~35
2016	~40
2017	~45
2018	~50
2019	~80
2020	86,6

Leggi le statistiche di Terminal Activity Dashboard, disponibili al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo:

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza
Porto di Genova	14 - Jan - 2021	15 - Jan - 2021

Indirizzo: Piazza Matteotti 1/3 - 10123 Genova - ITALIA
 Tel. 010.310212, fax 010.218998, email

Cantiere A7, le azioni del Comune di Genova per agevolare il traffico

L'intenzione è quella di mitigare l'impatto dei flussi di traffico, soprattutto pesante da e per il porto di Genova

A seguito dell'ultima riunione operativa del Cov-Comitato operativo viabilità con Aspi-Autostrade per l'Italia spa, **Autorità di sistema portuale** Mar Ligure Occidentale, Capitaneria di Porto e Polizia Stradale, in previsione della chiusura, da lunedì 18 gennaio, di una corsia sulla A7, in prossimità della confluenza della A10 Est con la A7 nord, il Comune di Genova sta predisponendo una serie di azioni sulla rete viaria cittadina. L'intenzione è quella di mitigare l'impatto dei flussi di traffico, soprattutto pesante da e per il porto di Genova. Su richiesta del Comune di Genova, Aspi sta allestendo una cartellonistica per la viabilità ordinaria per avvisare gli automobilisti e gli autotrasportatori della riduzione di corsia e per indicare percorsi autostradali alternativi all'area di cantiere. Otto le pattuglie della Polizia locale che saranno operative per l'intero periodo del cantiere, con durata stimata da parte di Aspi di 40 giorni, nella zona di Sampierdarena/Sestri Ponente per organizzare i flussi di mezzi pesanti, in particolare sulla rotonda San Giovanni Aciri, Lungo Mare Canepa angolo via Milano, in uscita varco Etiopia. Altre pattuglie saranno utilizzate in aggiunta, in base alle necessità che si riscontreranno su tutto il territorio cittadino interessato, in particolare nella zona della val Polcevera per i mezzi pesanti diretti verso il casello di Genova Bolzaneto. Per il traffico **portuale** sono previsti due itinerari per il flusso di mezzi nazionali: varco Derna, via della Superba per allacciarsi alla A10 a Genova Aeroporto e proseguire su A26 se diretto a Nord; se diretto nelle località intermedie tra Bolzaneto e Ronco Scrivia potrà proseguire per Via Tea Benedetti in viabilità ordinaria e proseguire fino alla stazione di Genova Bolzaneto per il reingresso in A7 nord. Varco Etiopia, in uscita prosecuzione su Via Milano per inversione in via Pietro Chiesa e prosecuzione su via Guido Rossa. Per indirizzare i flussi di traffico dei mezzi pesanti internazionali, in uscita a San Benigno, e il traffico nord e sud, saranno posizionate due pattuglie di Polizia locale sull'elicoidale, per evitare la congestione della Sopraelevata Aldo Moro.



Autostrade, Tursi corre ai ripari in vista del maxi cantiere in A7

di v.m. giovedì 14 gennaio 2021 GENOVA - Il cantiere sulla A7 tra Genova Ovest e Bolzaneto, partirà il 18 gennaio, si viaggerà su un' unica corsia, h24 per almeno 40 giorni. Dopo l' ultima riunione operativa del Cov-Comitato operativo viabilità con Autostrade per l' Italia spa, **Autorità di sistema portuale** Mar Ligure Occidentale, Capitaneria di Porto e Polizia Stradale, in previsione della chiusura, in prossimità della confluenza della A10 Est con la A7 nord, il Comune di Genova sta predisponendo una serie di azioni sulla rete viaria cittadini per mitigare il forte l' impatto sul traffico che avrà il cantiere, soprattutto sul traffico dei mezzi pesanti da e per il porto di Genova. Autostrade sta allestendo una cartellonistica per la viabilità ordinaria per avvisare gli automobilisti e gli autotrasportatori della riduzione di corsia e per indicare percorsi autostradali alternativi all' area di cantiere, anche se Autostrade stessa ha invitato a evitare il nodo di Genova: "Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio è di evitare il nodo genovese, e di seguire l' itinerario alternativo percorrendo A26 - A21 - A1" (LEGGI QUI) . Otto le pattuglie della Polizia locale che saranno operative per l' intero periodo del cantiere, con durata stimata di 40 giorni, nella zona di Sampierdarena e Sestri Ponente per organizzare i flussi di mezzi pesanti, in particolare sulla rotonda San Giovanni Aciri, Lungo Mare Canepa angolo via Milano, in uscita varco Etiopia. Altre pattuglie saranno utilizzate in aggiunta, in base alle necessità che si riscontreranno su tutto il territorio cittadino interessato, in particolare nella zona della Val Polcevera per i mezzi pesanti diretti verso il casello di Genova Bolzaneto. Sul traffico **portuale**, sono previsti due itinerari per il flusso di mezzi nazionali: il primo è il varco Derna, via della Superba per allacciarsi alla A10 a Genova Aeroporto e proseguire su A26 se diretto a Nord; se diretto nelle località intermedie tra Bolzaneto e Ronco Scrivia potrà proseguire per Via Tea Benedetti in viabilità ordinaria e proseguire fino alla stazione di Genova Bolzaneto per il reingresso in A7 nord. L' altro è varco Etiopia, in uscita prosecuzione su Via Milano per inversione in via Pietro Chiesa e prosecuzione su via Guido Rossa. Per indirizzare i flussi di traffico dei mezzi pesanti internazionali, in uscita a San Benigno, e il traffico nord e sud, saranno posizionate due pattuglie di Polizia locale sull' elicoidale, per evitare la congestione della Sopraelevata Aldo Moro. Approfondimenti Autostrade in tilt, gli operatori scrivono al ministro: "Vogliamo continuare con soggetti cos"? Di Battista: "Dopo il Morandi la revoca non basta, bisogna nazionalizzare Autostrade" Autostrade, rinviato al 18 gennaio il cantiere sulla A7 tra Genova Ovest e Bolzaneto Caos autostrade, Benveduti: "Convoco un tavolo ma tanto Aspi se ne frega" Crollo ponte Morandi, comitato parenti vittime: "Autostrade continua a lucrare"



Cantiere in A7, ora Autostrade fa slittare l' incubo al 15 febbraio

GENOVA - Nuova slittamento per il cantiere previsto sulla A7 tra **Genova** Ovest e **Genova** Bolzaneto : prima doveva partire il 12 gennaio, poi il 18. Adesso l' inizio dei lavori è stato posticipato al 15 febbraio. Il tratto interessato dai lavori sarà dal km 131.900 al Km 131.200 in direzione Nord e servirà per il proseguimento dei lavori già avviati per la riqualifica dei guardrail bordo ponte. La nuova data di avvio dei lavori, comunicata nella mattinata odierna alla Prefettura di **Genova**, è motivata dalla possibilità di allineare gli interventi sulle barriere laterali con i lavori di manutenzione nella galleria Monte Galletto, al KM 128.500 della A7. In questo modo sarà possibile chiudere una sola volta la tratta interessata dai due interventi, che verranno così effettuati contemporaneamente dal 15 febbraio. I tempi di intervento saranno comunque circa di 40 giorni e il tratto interessato vedrà una sola corsia h24. A questo si vanno ad aggiungere i lavori all' interno della galleria: un cantiere unico per evitare di averne due consecutivi con disagi ancora più spalmati nel tempo. L' intervento aveva già destato grandi preoccupazioni nel mondo dell' autotrasporto , oltre che per la viabilità cittadina. Proprio per questo, il

Comune di **Genova** sta aveva già predisposto una serie di azioni sulla rete viaria cittadini per mitigare il forte l' impatto sul traffico che avrà il cantiere, soprattutto sul traffico dei mezzi pesanti da e per il **porto** di **Genova**. Autostrade sta allestendo una cartellonistica per la viabilità ordinaria per avvisare gli automobilisti e gli autotrasportatori della riduzione di corsia e per indicare percorsi autostradali alternativi all' area di cantiere, anche se Autostrade stessa ha invitato a evitare il nodo di **Genova**: "Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio è di evitare il nodo genovese, e di seguire l' itinerario alternativo percorrendo A26 - A21 - A1" (LEGGI QUI) . Otto le pattuglie della Polizia locale che saranno operative per l' intero periodo del cantiere , nella zona di Sampierdarena e Sestri Ponente per organizzare i flussi di mezzi pesanti, in particolare sulla rotonda San Giovanni Acri, Lungo Mare Canepa angolo via Milano, in uscita varco Etiopia. Altre pattuglie saranno utilizzate in aggiunta, in base alle necessità che si risconteranno su tutto il territorio cittadino interessato, in particolare nella zona della Val Polcevera per i mezzi pesanti diretti verso il casello di **Genova** Bolzaneto. Sul traffico portuale, sono previsti due itinerari per il flusso di mezzi nazionali: il primo è il varco Derna, via della Superba per allacciarsi alla A10 a **Genova** Aeroporto e proseguire su A26 se diretto a Nord; se diretto nelle località intermedie tra Bolzaneto e Ronco Scrivia potrà proseguire per Via Tea Benedetti in viabilità ordinaria e proseguire fino alla stazione di **Genova** Bolzaneto per il reingresso in A7 nord. L' altro è varco Etiopia, in uscita prosecuzione su Via Milano per inversione in via Pietro Chiesa e prosecuzione su via Guido Rossa. Per indirizzare i flussi di traffico dei mezzi pesanti internazionali, in uscita a San Benigno, e il traffico nord e sud, saranno posizionate due pattuglie di Polizia locale sull' elicoidale, per evitare la congestione della Sopraelevata Aldo Moro.



Genova e l' energia: la centrale termoelettrica del porto, incontro online

Genova - Memoria identitaria tra conservazione e riuso è il ciclo di incontro in programma dal 20 gennaio al 17 febbraio 2021. Si parte mercoledì 20 gennaio 2021, alle ore 17, con l' incontro online **Genova** e l' energia: la centrale termoelettrica del **porto**, visibile online sul canale YouTube di Palazzo Ducale . Partecipano: Serena Bertolucci , Direttore Fondazione Palazzo Ducale; Edoardo Currà , La Sapienza, Presidente AIPAI; Manuela Salvitti , Segretario Regionale MIBACT Liguria, Direttore ad interim Soprintendenza ABAP **Genova** e La Spezia; Giacomo Fui , Ingegnere; Maria Pia Repetto , UNIGE, Presidente CS Edile-Architettura; Rebecca Muscarà , Ingegnere; Pietro Giribone , UNIGE, Vicedirettore DIME; Roberto Leone , Direttore Soprintendenza ABAP Imperia e Savona; Fabio Persichetti , Enel Produzione S.p.A; Roberto Venuti , già Dipendente Enel; modera e conclusioni Sara De Maestri , UNIGE, AIPAI. **Genova** - Il ciclo illustra una serie di buone pratiche che hanno portato alla conservazione e alla valorizzazione, per un riuso compatibile, di una serie di siti e edifici particolarmente significativi del nostro patrimonio industriale . A fronte di una prassi, purtroppo consolidata, che ha portato sovente, nei grandi progetti di trasformazione urbana di aree industriali dismesse, alla cancellazione della testimonianza storica, la rassegna intende far conoscere alcuni casi in cui la stretta collaborazione tra Enti e Associazioni ha portato alla conservazione della memoria identitaria dei luoghi. **Genova** - Le sinergie realizzate tra Università degli Studi di **Genova**, MIBACT, AIPAI, con il supporto di Fondazione Ansaldo e Ordine degli Ingegneri di **Genova** e la collaborazione di Regione Liguria e Confindustria **Genova** hanno permesso di conservare e valorizzare questi edifici. Sono state scelte tre strutture, differenti per localizzazione, destinazione, tipologia e caratteristiche costruttive, ma tutte particolarmente significative per la storia e la memoria del nostro patrimonio industriale e per il loro valore identitario: la Centrale termoelettrica del **porto** di **Genova**, l' Ansaldo e lo stabilimento Ferrania a Savona. Alla conservazione e valorizzazione della storia/memoria di queste strutture hanno concorso una serie di operazioni condotte con sinergie messe in campo da diversi Enti e Associazioni : Università degli Studi di **Genova**, MIBACT, AIPAI, con il supporto di Fondazione Ansaldo e Ordine degli Ingegneri di **Genova** e la collaborazione di Regione Liguria e Confindustria **Genova**. Il ciclo di incontri è promosso da AIPAI - Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale con il patrocinio di Università di **Genova** - Soprintendenza ABAP **Genova** e La Spezia, Soprintendenza ABAP Imperia e Savona - Fondazione Ansaldo, Ordine Ingegneri **Genova**, Ordine degli Architetti PPC della Provincia di **Genova**, con la collaborazione di Regione Liguria, Confindustria **Genova**, Camera di Commercio di **Genova**. Potrebbe interessarti anche: Festival della Comunicazione di Camogli 2021, dal 9 settembre al 12 settembre 2021 , Palazzo della Meridiana incontra Synergika. Una performance di arte circense, 14 gennaio 2021 , La bellezza di Dante e le sue due sorprese nel Paradiso, incontro online con Enrico Parodi, 15 gennaio 2021 , Il clima in Liguria, incontro online con Rossella D' Acqui, 14 gennaio 2021 Scopri cosa fare oggi a **Genova** consultando la nostra agenda eventi. Hai programmi per il fine settimana? Scopri gli eventi del weekend a **Genova** .



l' europarlamentare Benifei e il recovery plan

«I soldi per il nostro scalo una grande opportunità»

L.IV.

La Spezia I 30 milioni di euro messi nel Recovery Plan - Next Generation Eu per elettrificazione delle banchine e nuovo molo crociere sono «una notizia positiva e importante» dice il parlamentare europeo del Pd Brando Benifei. Ma per sfruttare al meglio «un' opportunità incredibile» sarebbe «importante anche garantire continuità e stabilità politica». L' eurodeputato spezzino si riferisce alla crisi di Governo in atto a Roma, innescata dal ritiro delle ministre di Italia Viva. Intanto lo scalo spezzino festeggia lo stanziamento, cui si aggiungono 10,7 milioni di euro per un lotto del waterfront di Marina di Carrara, che fa parte dell' **Autorità portuale**. Alla Spezia è prevista, come anticipato su queste pagine, dotazione tecnologica e riqualificazione dell' area di Calata Paita, con la realizzazione del molo crociere che permetterà l' accosto di due grandi navi. Le banchine, compresa quella che sarà costruita per la stazione crocieristica, saranno elettrificate. Abbattendo così le emissioni. I sindacati, che hanno incontrato il presidente Sommariva, si sono detti entusiasti di una visione del porto che coniuga innovazione, lavoro e ambiente. Adesso con i 30 milioni i progetti potranno concretizzarsi. «Il cuore politico dell' imponente piano di aiuti europeo - ricorda Benifei - è sostenere la ripresa innescando misure trasversali, che sappiano tenere insieme sviluppo economico, miglioramento infrastrutturale e tecnologico, occupazione, sostenibilità ambientale. Misure come quella per lo scalo spezzino vanno in questa direzione. È così che si deve sfruttare un' occasione storica, non con liste della spesa o con proposte di progetti non finanziabili per accontentare qualche interesse particolare. Una prospettiva come questa, moltiplicata su scala regionale e nazionale, ci fa capire che siamo di fronte a un' opportunità incredibile. A Bruxelles sosterrò tale proposta importante per città, Liguria e sistema **portuale**». --L.IV.



la comunità portuale a Sommariva

«Il sistema accelera sulla digitalizzazione»

L.IV.

La Spezia Accelerare sulla digitalizzazione e l' informatizzazione del sistema portuale. Innovando sempre di più, in questo senso, accesso a porto e retroporto. È questa una delle richieste portate dalla comunità portuale della Spezia all' incontro con il nuovo presidente dell' Autorità portuale, Mario Sommariva. A rappresentare gli operatori portuali c' erano, oltre al segretario generale delle associazioni Salvatore Avena, Giorgio Bucchioni per gli agenti marittimi, Andrea Fontana per gli spedizionieri, Bruno Pisano per i doganalisti. Presente alla riunione anche il segretario generale Francesco Di Sarcina. La comunità portuale ha rimarcato di avere supportato la digitalizzazione e l' innovazione anche con «investimenti propri, valorizzando l' esperienza pilota del centro unico dei servizi di Santo Stefano Magra, da oltre sei mesi in piena operatività. Centro che rappresenta il primo esempio di sportello unico doganale realizzato in Italia, che sta facendo scuola come caso da seguire di sinergia tra operatori privati e sistema pubblico. Inoltre l' avanzato stato di digitalizzazione dei processi portuali è stato un positivo banco di prova nella gestione strategica dei trasporti e della logistica fin da inizio pandemia». Molte le questioni affrontate, a partire dal necessario avanzamento del piano regolatore portuale con i previsti investimenti pubblici e privati nel settore mercantile e crocieristico. Ma anche Pontremolese e rete ferroviaria di prossimità per incrementare il traffico su rotaia. --L.IV.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

Benifei (Pd): "Recovery, bene 30 milioni per elettrificazione banchine porto"

La Spezia - "È una notizia positiva e importante che il Governo inserisca nel Recovery Plan 30 milioni in investimenti per l'elettrificazione delle banchine nel porto della Spezia". A dichiararlo è il capodelegazione del Pd al Parlamento Europeo, lo spezzino Brando Benifei, che prosegue: "Il cuore politico dell'imponente piano di aiuti europeo è sostenere la ripresa innescando misure trasversali, che sappiano tenere insieme sviluppo economico, miglioramento infrastrutturale e tecnologico, occupazione, sostenibilità ambientale. È il risultato di una grande battaglia che abbiamo condotto a Bruxelles nello scorso anno e misure come quella prevista per lo scalo spezzino vanno esattamente in questa direzione, con visione e concretezza. È così - dichiara ancora Benifei - che si deve sfruttare questa occasione storica, non con liste della spesa o con proposte di progetti non finanziabili per accontentare qualche interesse particolare. Una prospettiva come questa, moltiplicata su scala regionale e nazionale, ci fa capire che siamo davvero di fronte a un'opportunità incredibile e, per sfruttarla al meglio, è importante anche garantire continuità e stabilità politica. Una volta che l'Italia, come gli altri Stati membri, presenterà il Piano, come Parlamento Europeo saremo chiamati a esprimere una valutazione alla Commissione e io posso dire sin da ora che sosterrò convintamente questa proposta importante per la città, per la Liguria e per il sistema portuale italiano". Giovedì 14 gennaio 2021 alle 12:54:28 Redazione.



La Spezia: incontro tra comunità portuale e presidente Adsp Mar Ligure Orientale Sommariva

La comunità portuale della Spezia, rappresentata da Giorgio Bucchioni per gli Agenti Marittimi, Andrea Fontana per gli Spedizionieri, Bruno Pisano per i Doganalisti e dal segretario generale delle associazioni Salvatore Avena, ha incontrato il nuovo presidente di **Adsp** del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, presente il segretario generale Francesco Di Sarcina. L'incontro è stata la prima occasione per affrontare, sia pure sinteticamente, ripartendo dall'attualità e dai risultati delle attività portuali, le questioni aperte e i nodi cruciali che interessano direttamente i comparti sia dello scalo sia retroportuale. Il confronto si è focalizzato soprattutto sullo stato di avanzamento del piano regolatore portuale e sui previsti investimenti pubblici e privati a sostegno sia della funzione mercantile sia di quella crocieristica; sulle infrastrutture tra cui la Pontremolese ma anche la rete ferroviaria di prossimità, per continuare a incrementare il traffico su rotaia già portato a percentuali straordinarie nel confronto a livello nazionale; sulla necessità di continuare a potenziare la digitalizzazione e l'informatizzazione, già peraltro all'avanguardia, dell'intero sistema portuale e in particolare innovare le funzioni operative per l'accesso al porto e al retroporto. A chiederlo è quella stessa comunità portuale che, come è noto, con investimenti propri, ha valorizzato l'esperienza pilota del Centro unico dei servizi di Santo Stefano Magra, da oltre sei mesi in piena operatività, Centro che non solo rappresenta il primo esempio concreto di Sportello unico doganale realizzato in Italia ma che sta facendo scuola come caso da seguire di sinergia tra gli operatori privati e il sistema pubblico nel suo complesso e nelle sue articolazioni centrali e periferiche. Si è peraltro osservato come l'avanzato stato di digitalizzazione dei processi portuali sia stato anche un positivo banco di prova proprio nella gestione strategica dei trasporti e della logistica fin dall'inizio della pandemia. Quanto alla questioni di natura prettamente politico istituzionale la riflessione si è focalizzata in particolare su quattro questioni: il tema dell'organizzazione del lavoro; l'importanza dei rapporti fra attività portuali, economia del mare e territorio; i rischi che comporterebbe l'integrazione verticale della supply chain in atto nei sistemi portuali complessi; l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) a livello regionale.



Citta della Spezia

La Spezia

Piano regolatore e infrastrutture al centro dell'incontro tra Sommariva e Comunità portuale

Agenti marittimi, doganalisti e spedizionieri a colloquio con il nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale.

La Spezia - La Comunità portuale della Spezia, rappresentata da Giorgio Bucchioni per gli Agenti Marittimi, Andrea Fontana per gli Spedizionieri, Bruno Pisano per i Doganalisti e dal segretario generale delle associazioni Salvatore Avena, ha incontrato il nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva; presente il segretario generale dell' Adsp, Francesco Di Sarcina. "L' incontro - spiegano in una nota agenti, spedizionieri e doganalisti - è stata la prima occasione per affrontare, sia pure sinteticamente, ripartendo dall' attualità e dai risultati delle attività portuali, le questioni aperte e i nodi cruciali che interessano direttamente i comparti sia dello scalo sia retro-portuale. Apprezzata la dichiarazione di intenti sulla continuità, il confronto sull' operatività reale e di prospettiva del porto si è focalizzato soprattutto sullo stato di avanzamento del piano regolatore portuale e sui previsti investimenti pubblici e privati a sostegno sia della funzione mercantile sia di quella crocieristica; sulle infrastrutture tra cui ovviamente la Pontremolese ma anche la rete ferroviaria di prossimità, per continuare ad incrementare il traffico su rotaia già portato a percentuali straordinarie nel confronto a livello nazionale; sulla necessità di continuare a potenziare la digitalizzazione e l' informatizzazione, già peraltro all' avanguardia, dell' intero sistema portuale e in particolare innovare le funzioni operative per l' accesso al porto e al retroporto. A chiederlo è quella stessa Comunità portuale che, come è noto, con investimenti propri, ha valorizzato l' esperienza pilota del Centro unico dei servizi di Santo Stefano Magra , da oltre sei mesi in piena operatività, Centro che non solo rappresenta il primo esempio concreto di Sportello unico doganale realizzato in Italia ma che sta facendo scuola come caso da seguire di sinergia tra gli operatori privati e il sistema pubblico nel suo complesso e nelle sue articolazioni centrali e periferiche. Si è peraltro osservato come l' avanzato stato di digitalizzazione dei processi portuali sia stato anche un positivo banco di prova proprio nella gestione strategica dei trasporti e della logistica fin dall' inizio della pandemia". "Quanto alla questioni di natura prettamente politico istituzionale - si legge ancora nella nota - la riflessione reciproca tra i rappresentanti della Comunità portuale e il nuovo presidente si è focalizzata in particolare su quattro questioni: il tema dell' organizzazione del lavoro; l' importanza dei rapporto fra attività portuali, economia del mare e territorio; i rischi che comporterebbe l' integrazione verticale della supply chain in atto nei sistemi portuali complessi; l' istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (Zls) a livello regionale". Soddisfazione da parte dei presidenti Bucchioni, Fontana, Pisano e del segretario Salvatore Avena, infine, "per aver potuto affrontare i reciproci punti di vista in questo primo incontro che ha anche segnato l' immediata condivisione della necessità di investire su comunicazione e marketing, da potenziare sia nel proiettare l' unicità del porto della Spezia e del porto di Marina di Carrara nel contesto nazionale e internazionale sia rispetto al peso politico e mediatico di cui godono i porti diretti concorrenti". Giovedì 14 gennaio 2021 alle 20:42:42 Redazione.



I rappresentanti della comunità portuale della Spezia hanno incontrato il nuovo presidente dell' AdSP

Tra i temi affrontati, lo stato di avanzamento del PRP, gli investimenti e l'organizzazione del lavoro. Oggi la comunità portuale della Spezia, rappresentata da Giorgio Bucchioni per gli agenti marittimi, Andrea Fontana per gli spedizionieri, Bruno Pisano per i doganalisti e dal segretario generale delle associazioni Salvatore Avena, hanno incontrato il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, con l'intento di affrontare le questioni aperte e i nodi cruciali che interessano direttamente i comparti sia del porto sia retroportuale. L'incontro, al quale ha partecipato anche il segretario generale dell'ente portuale, Francesco Di Sarcina, si è focalizzato soprattutto sullo stato di avanzamento del piano regolatore portuale e sui previsti investimenti pubblici e privati a sostegno sia della funzione mercantile sia di quella crocieristica, sulle infrastrutture, tra cui la Pontremolese ma anche la rete ferroviaria di prossimità, sulla necessità di continuare a potenziare la digitalizzazione e l'informattizzazione e in particolare innovare le funzioni operative per l'accesso al porto e al retroporto. Quanto alla questioni di natura prettamente politico-istituzionale, la riunione è stata incentrata su quattro questioni: il tema dell'organizzazione del lavoro; l'importanza dei rapporto fra attività portuali, economia del mare e territorio; i rischi che comporterebbe l'integrazione verticale della supply chain in atto nei sistemi portuali complessi; l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) a livello regionale. Soddisfazione è stata espressa da Bucchioni, Fontana, Pisano e Avena per aver potuto affrontare i reciproci punti di vista in questo primo incontro che ha anche segnato l'immediata condivisione della necessità di investire su comunicazione e marketing, da potenziare sia nel proiettare l'unicità del porto della Spezia e del porto di Marina di Carrara nel contesto nazionale e internazionale sia rispetto al peso politico e mediatico di cui godono i porti diretti concorrenti.



Comunità portuale spezzina incontra Sommariva

In rassegna questioni aperte e nodi cruciali di scalo e retroporto

Redazione

LA SPEZIA La Comunità portuale della Spezia, rappresentata da Giorgio Bucchioni per gli Agenti Marittimi, Andrea Fontana per gli Spedizionieri, Bruno Pisano per i Doganalisti e dal segretario generale delle associazioni Salvatore Avena, hanno incontrato il nuovo presidente di AdSp del Mar Ligure orientale, La Spezia-Marina di Carrara, Mario Sommariva, presente il segretario generale Francesco Di Sarcina. Oltre alle cordialità di benvenuto, l'incontro è stata la prima occasione per affrontare sia pure sinteticamente, ripartendo dall'attualità e dai risultati delle attività portuali, le questioni aperte e i nodi cruciali che interessano direttamente i comparti sia dello scalo sia retro-portuale. Apprezzata la dichiarazione di intenti sulla continuità, in oltre due ore, il confronto sull'operatività reale e di prospettiva del porto, si è focalizzato soprattutto sullo stato di avanzamento del piano regolatore portuale e sui previsti investimenti pubblici e privati a sostegno sia della funzione mercantile sia di quella crocieristica; sulle infrastrutture tra cui ovviamente la Pontremolese ma anche la rete ferroviaria di prossimità, per continuare ad incrementare il traffico su rotaia già portato a percentuali straordinarie nel confronto a livello nazionale; sulla necessità di continuare a potenziare la digitalizzazione e l' informatizzazione, già peraltro all'avanguardia, dell'intero sistema portuale e in particolare innovare le funzioni operative per l'accesso al porto e al retroporto. A chiederlo è quella stessa Comunità portuale che, come è noto, con investimenti propri, ha valorizzato l'esperienza pilota del Centro unico dei servizi di Santo Stefano Magra, da oltre sei mesi in piena operatività, Centro che non solo rappresenta il primo esempio concreto di Sportello unico doganale realizzato in Italia ma che sta facendo scuola come caso da seguire di sinergia tra gli operatori privati e il sistema pubblico nel suo complesso e nelle sue articolazioni centrali e periferiche. Si è peraltro osservato come l'avanzato stato di digitalizzazione dei processi portuali sia stato anche un positivo banco di prova proprio nella gestione strategica dei trasporti e della logistica fin dall'inizio della pandemia. Quanto alla questioni di natura prettamente politico istituzionale la riflessione reciproca tra i rappresentanti della Comunità portuale e il nuovo presidente si è focalizzata in particolare su quattro questioni: il tema dell'organizzazione del lavoro; l'importanza dei rapporto fra attività portuali, economia del mare e territorio; i rischi che comporterebbe l'integrazione verticale della supply chain in atto nei sistemi portuali complessi; l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) a livello regionale. Soddisfazione è stata espressa da Giorgio Bucchioni Andrea Fontana, Bruno Pisano e da Salvatore Avena, per aver potuto affrontare i reciproci punti di vista in questo primo incontro che ha anche segnato l'immediata condivisione della necessità di investire su comunicazione e marketing, da potenziare sia nel proiettare l'unicità del porto della Spezia e del porto di Marina di Carrara nel contesto nazionale e internazionale sia rispetto al peso politico e mediatico di cui godono i porti diretti concorrenti.



La Spezia, Sommariva incontra il cluster: Apprezzata la dichiarazione di intenti sulla continuità

La Spezia La Comunità portuale della Spezia, rappresentata da Giorgio Bucchioni per gli agenti marittimi, Andrea Fontana per gli spedizionieri, Bruno Pisano per i doganalisti e dal segretario generale delle associazioni Salvatore Avena, hanno incontrato oggi il nuovo presidente di **ADSP** del Mar Ligure Orientale, La Spezia-Marina di Carrara, Mario Sommariva, presente il segretario generale Francesco Di Sarcina. Il confronto è stata l'occasione per fare il punto sui risultati del porto, le questioni aperte e i nodi cruciali che interessano direttamente i comparti sia dello scalo sia retro-portuale. Il comunicato congiunto degli operatori riporta: Apprezzata la dichiarazione di intenti sulla continuità, in oltre due ore, il confronto sull'operatività reale e di prospettiva del porto, si è focalizzato soprattutto sullo stato di avanzamento del piano regolatore portuale e sui previsti investimenti pubblici e privati a sostegno sia della funzione mercantile sia di quella crocieristica; sulle infrastrutture tra cui ovviamente la Pontremolese ma anche la rete ferroviaria di prossimità, per continuare ad incrementare il traffico su rotaia già portato a percentuali straordinarie nel confronto a livello nazionale; sulla necessità di continuare a potenziare la digitalizzazione e l'informatizzazione, già peraltro all'avanguardia, dell'intero sistema portuale e in particolare innovare le funzioni operative per l'accesso al porto e al retroporto. La Comunità portuale ha aggiornato il neo presidente sugli investimenti portati avanti con l'esperienza pilota del Centro unico dei servizi di Santo Stefano Magra, da oltre sei mesi in piena operatività. Centro che non solo rappresenta il primo esempio concreto di Sportello unico doganale realizzato in Italia ma che sta facendo scuola come caso da seguire di sinergia tra gli operatori privati e il sistema pubblico nel suo complesso e nelle sue articolazioni centrali e periferiche. Si è peraltro osservato come l'avanzato stato di digitalizzazione dei processi portuali sia stato anche un positivo banco di prova proprio nella gestione strategica dei trasporti e della logistica fin dall'inizio della pandemia, spiega la Comunità portuale. Quanto alle questioni di natura prettamente politico istituzionale il confronto tra i rappresentanti della Comunità portuale e il nuovo presidente si è focalizzata in particolare su quattro questioni: il tema dell'organizzazione del lavoro; l'importanza dei rapporti fra attività portuali, economia del mare e territorio; i rischi che comporterebbe l'integrazione verticale della supply chain in atto nei sistemi portuali complessi; l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) a livello regionale.



Canaletto e Pianazze, ecco le sfide della Cgil

Due progetti di rigenerazione urbana. Un parco al posto dei binari, da San Cipriano a via Palmaria. E attività culturali nel garage dell'Arte

di Franco Antola LA SPEZIA L'idea vagheggiata è quella di una città 'intelligente', inclusiva e sostenibile, attraverso un profondo processo di rigenerazione urbana, oggi possibile grazie alle cospicue risorse europee di Next Generation Eu. In funzione di questo obiettivo la zona del Canaletto e le Pianazze possono diventare una sorta di laboratorio con la creazione, nel primo caso, di un parco urbano in grado di restituire vivibilità a un quartiere che ha pagato prezzi altissimi allo sviluppo del porto. E nell'altro con l'avvio, nel complesso Arte, di un processo di rigenerazione urbana in chiave architettonica e sociale. L'idea l'ha messa a punto la Cgil - Fillea (sindacato edili), coinvolgendo altri soggetti quali Spi (sindacato dei pensionati), Auser, Sunia (inquilini) e Legambiente, che presenterà la proposta in un webinar in programma martedì 19 alle 17 (titolo: «Ecobonus e rigenerazione urbana alla Spezia»), a cui porteranno il loro contributo Graziano Gorla, della segreteria nazionale Fillea Cgil, Gianni Silvestrini, Kyoto Club, Edoardo Zanchini, vice presidente nazionale di Legambiente, Laura Ruocco, presidente Federconsumatori Spezia, Cristiano Ruggia, già vicesindaco e oggi segretario provinciale del Sunia. A introdurre e moderare il confronto Luca Comiti, della segreteria Cgil La Spezia. «Lo spunto - spiega Comiti - è partito da un focus sull'ecobonus 110% e si è allargato alle tematiche più generali della rigenerazione urbana anche in vista della scadenza del 16 marzo, prevista dal decreto sul Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare, come termine per la presentazione dei progetti. Come Cgil abbiamo ritenuto di presentare, nel contesto di un più ampio documento di contrattazione sociale e sviluppo del territorio, le nostre proposte, che abbiamo condiviso con altre realtà e soggetti istituzionali e sulle quali, naturalmente, si dovrà aprire il necessario confronto, a cominciare dal Comune e dalle organizzazioni di categoria, Confindustria, artigiani, eccetera. Il nostro contributo dovrà interfacciarsi con tutti i soggetti coinvolti, che potranno mettere sul tavolo anche proposte diverse, su cui poi avviare il dibattito». Ma quale è, in concreto, l'idea per il recupero della zona del Canaletto? Ad illustrare la proposta, nell'incontro online, sarà Cristiano Ruggia, che anticipa a La Nazione i contenuti dell'intervento. «In sostanza - spiega il segretario del Sunia - quando sarà completata la costruzione del nuovo fascio di binari del porto, la barriera che ora costeggia viale San Bartolomeo, in base agli accordi intercorsi fra Comune e **Autorità di sistema portuale**, dovrebbe arretrare di dieci metri verso il porto. Questo significa che anche il viale San Bartolomeo sarà spostato verso mare ottenendo così una nuova fascia utile per la lunghezza compresa da via San Cipriano e via Palmaria. Uno spazio che può diventare, secondo la nostra proposta, un importante elemento di coesione con la città». Quanto alle Pianazze, l'idea è quella di recuperare spazi dell'Arte, compreso l'attuale garage in stato di grave degrado, destinandoli a nuovi impieghi pubblici, per ospitare attività culturali come doposcuola, attività di mediazione culturale o la sede del maggiordomo di quartiere, accompagnando questi interventi, magari, con la realizzazione di nuovi alloggi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lsct in buona salute ma bisognosa di 'cassa'

I sindacati lunedì scioglieranno la riserva sulla bozza di accordo per la proroga degli ammortizzatori per la contrazione dei traffici

LA SPEZIA La crisi dei traffici indotta dal Covid nel 2020 ha permesso alla Lsct di chiudere comunque i bilanci in utile. «La società è in buona salute» è stato il messaggio veicolato ai sindacati dai vertici nell'incontro di ieri che aveva esclusivamente all'ordine del giorno la proroga della cassa integrazione. Un lungo faccia a faccia nel quale è stata delineata una bozza di accordo per fruire dell'ammortizzatore fino al 31 marzo. Da una parte Cecilia Ecklmann Battistello, l'ad Alfredo Scalisi (con gli assistenti); dall'altra Stefano Bettalli, Marco Moretti e Marco Furletti per Cgil, Cisl e Uil (con i delegati delle Rsa intente). Dall'incontro è emerso che nel 2020, rispetto al 2019, i traffici su container sono calati del 18,4 per cento e quelli di merce varia del 32,7 per cento. Complessivamente 74,732 le ore si cassa integrazione effettuate. La trattativa è iniziata con la richiesta iniziale di fare istanza di accesso alla cassa per 343 dipendenti. Troppi secondo il sindacato. La bozza di accordo parla ora di 243 dipendenti (142 operai e 101 tra impiegati e quadri) sui 624 totali. Il sindacato scioglierà la riserva nel prossimo incontro, in programma lunedì.

Proseguono intanto gli incontri di presentazione del nuovo presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Mario Sommariva. Ieri, affiancato dal segretario generale Francesco Di Sarcina, ha incontrato la Comunità **portuale** rappresentata da Giorgio Buccichioni per gli Agenti Marittimi, Andrea Fontana per gli Spedizionieri, Bruno Pisano per i Doganalisti. E' stata la prima occasione per affrontare sia pure sinteticamente, ripartendo dall'attualità e dai risultati delle attività portuali, le questioni aperte e i nodi cruciali che interessano direttamente i comparti sia dello scalo sia retro-**portuale**. Apprezzata dalla Comunità **portuale** la dichiarazione di intenti sulla continuità. In oltre due ore, il confronto sull'operatività reale e di prospettiva del porto, si è focalizzato soprattutto sullo stato di avanzamento del piano regolatore **portuale** e sui previsti investimenti pubblici e privati a sostegno sia della funzione mercantile sia di quella crocieristica. Focus sulle infrastrutture tra cui ovviamente la Pontremolese ma anche la rete ferroviaria di prossimità, per continuare ad incrementare il traffico su rotaia già portato a percentuali straordinarie nel confronto a livello nazionale. Sotto i riflettori anche la necessità di continuare a potenziare la digitalizzazione e l'informatizzazione, già peraltro all'avanguardia, dell'intero **sistema portuale** e in particolare innovare le funzioni operative per l'accesso al porto e al retroporto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



IL PORTO TURISTICO VOLTA PAGINA

Accordo con le banche per il rilancio Seaser Sinigaglia: «A Marinara nuovi investimenti»

La società che ha in gestione i posti barca di Marina di Ravenna alla riconquista degli ormeggi

ANDREA TARRONI

RAVENNA Seaser raggiunge un accordo con le banche e ora può aprire un nuovo corso per Marinara. La fine del 2020 ha portato una ristrutturazione del credito concordata con Gruppo Intesa e la società Arc (che è subentrata per un processo di cartolarizzazioni a Unicredit), che detenevano ognuna il 50 per cento dell'esposizione bancaria della società che gestisce il porticciolo di Marina di Ravenna. Il ridimensionamento di un "problema" da 45 milioni di euro, per il quale ora si attende di qui a tre mesi l'omologa dell'accordo depositato in Camera di commercio, che pone la società "in bonis", e quindi non solo in grado di recuperare la titolarità della gestione degli ormeggi dalla prossima stagione estiva, ma anche di avviare un piano di investimenti che consentirà alle banche di recuperare il "collaudo" sui lavori fatti. Un passo fondamentale per dare pie a effettività alla concessione oggi cristallizzata, e tutelare anche gli affittuari o titolari di negozi e appartamenti che oggi possono vantare, per lo status dell'azienda costruttrice, un mero diritto di superficie. «Gli istituti di credito hanno rinunciato ad una somma importante, ma contestualmente noi come socio garante, detentore della totalità delle quote di Seaser, ci siamo impegnati a ultimare le opere necessarie a questo obiettivo - spiega Davide Sinigaglia, presidente di Sorseva-. Siamo consapevoli che queste siano anche strategiche per un concretizzarsi di un diritto concessorio fino al 2054, che darebbe forza e credibilità all'intera operazione». Lavori per 1,5 milioni La società, pertanto, compirà circa un milione e mezzo di lavori, tra cui l'approntamento di un distributore di carburante, che la conferenza dei servizi ha disposto possa essere posizionato nella zona vicino alla Clubhouse. Annessa nelle attività da compiere anche la costruzione di una stazione di recupero delle acque nere ed isola ecologica per i rifiutoprodotti nel porticciolo, oltre ad una barriera per la protezione del fronte in caso di forti mareggiate. Per la sicurezza e la salubrità del porticciolo, Arpa ha disposto anche il posizionamento di un modello idraulico per l'ossigenazione delle acque. Vari interventi verranno poi attuati per il verde e saranno costruiti ulteriori parcheggi. Un piano per cui sono stati necessari circa cinque anni di confronto con la Conferenza dei servizi, per un via libera definitivo: «Lo abbiamo definito solamente nel dicembre 2019 e ringraziamo l'Autorità portuale perché ci è stata vicina. Ora riteniamo ci servano due anni per concludere questi cantieri, ma ho mandato dalla mia cooperativa - assicura ancora Sinigaglia - di accelerare il più possibile, anche per l'esposizione di liquidità che questa partita ci impone: abbiamo un'immobilizzazione fidejussoria di cinque milioni a garanzia dell'operazione». Appartamenti e negozi in vendita Fra i lavori a carico della cooperativa di Argenta - che si è avvalsa della consulenza dell'avvocato Franco Fiorenza dello studio Zunarelli per la parte riguardante le opere e dell'avvocato Stefano Go ri per quella relativa alla dialettica con gli istituti bancari - non ci sono quelli del completamento dei complessi di Club House e della palestra, che verranno messi sul mercato. In vendita finiranno anche gli appartamenti (ancora 18 su 120 quelli disponibili) e i negozi che ancora, nella prima fase di Marinara, non avevano trovato un compratore. E si tenterà così di voltare pagina.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

C'è l'accordo con le banche: Marinara riparte

Ora il porto turistico potrà realizzare gli interventi previsti dalla conferenza dei servizi, frutto di quattro anni di riunioni

Marinara ha raggiunto l'accordo per la ristrutturazione del debito con le due banche creditrici di circa 45 milioni di euro. L'operazione, portata avanti in questi anni da Davide Sinigaglia, presidente di Sorsegeva unico azionista di Seaser di cui è amministratore delegato, assistito dall'avvocato Stefano Gori, consente ora al porto turistico di realizzare gli interventi prescritti dalla conferenza dei servizi degli enti che hanno competenza sull'area demaniale, necessari per realizzare il collaudo e ottenere la concessione definitiva fino al 2054. Ora l'accordo di ristrutturazione verrà depositato in Tribunale, che fisserà l'udienza per le eventuali contestazioni, dopodiché ci sarà l'omologa dell'accordo con le banche. «Siamo fiduciosi che l'iter possa concludersi entro aprile, data dalla quale partiranno i lavori richiesti in vista della concessione e il piano di rilancio del porto turistico. Tutti gli enti interessati hanno fatto un gran lavoro» commentano soddisfatti Sinigaglia e l'avvocato Gori. Dal taglio del nastro del primo lotto del 2007 a oggi sono trascorsi 13 anni, più che altro caratterizzati da polemiche e denunce in Tribunale. Se poi torniamo all'epoca del Consorzio Marinara, partecipato dal Comune, di anni ne sono trascorsi anche 30. La prima gestione del porto turistico, tra i più grandi dell'Adriatico con i suoi mille posti barca, altrettanti parcheggi e un centinaio di appartamenti, fu la Cmr, cooperativa di costruzioni di Filo d'Argenta, proprietaria delle quote azionarie della società Seaser. La Cmr fallì nel 2011. Dopo un vano tentativo di rilanciare la struttura di Italia Navigando, società pubblica del ministero del Tesoro, entrò in scena Sorsegeva, cooperativa agricola di Argenta che nei primi tempi lasciò il mondo nautico perplesso in quanto non le venivano riconosciute competenze specifiche. Inoltre, c'era un debito di oltre 40 milioni da restituire e una serie di problematiche amministrative non da poco. I dubbiosi non avevano fatto i conti con la pazienza e le caparbità di Sinigaglia, uomo schivo che in 10 anni non ha rilasciato un'intervista ma ha continuato a tessere la sua tela. Il primo passo è stato congelare Seaser (che ora verrà rimessa in pista) e creare una società veicolo, la Dora Markus, per poter proseguire nella gestione. Poi è stata portata avanti la partita dei debiti e del collaudo legato alla concessione. L'accordo con le banche è del 30 dicembre scorso. Il via libera della Conferenza dei servizi tra Adsp, Comune, Capitaneria di porto, vigili del fuoco e altri enti interessati, è invece di un anno fa, qualcosa come 4 anni di riunioni. Per essere operativi si doveva attendere l'esito della trattativa bancaria. Sorsegeva, socio unico di Seaser, immetterà capitali freschi, con i quali costruire il distributore di carburante nei pressi della club house e non più in cima alla diga frangiflutti, un investimento di 1,5 milioni in un servizio fondamentale per un porto turistico. Seguiranno la costruzione di un'area ecologica per la raccolta delle acque di sentina e di olii esausti, un intervento per rendere più sicuro l'accesso ai parcheggi sotterranei e la realizzazione di altri 10 posti auto. Tempo di realizzazione, 24 mesi. In questi anni Seaser/Dora Markus ha realizzato un nuovo modello idraulico per favorire l'ossigenazione delle acque, una delle opere più attese dai diportisti.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Contemporaneamente, in base all' accordo con i due istituti di credito, verranno messi in vendita due immobili: quello della club house e l' ex palestra, quest' ultima in stato di semi abbandono, con vandalismi di ogni genere. Sul mercato anche 18 appartamenti di proprietà di Seaser con i relativi posti barca e posti auto, i negozi, il ristorante. «È un piano di rilancio che guarda avanti sulla base di un percorso già tracciato» conclude Sinigaglia.

Il Tirreno

Livorno

oltre la crisi, il piano degli euro-finanziamenti

Recovery, niente soldi a Livorno (per ora) E a fine mese il sindaco presenta le idee

I fondi sono arrivati già con i 200 milioni per la maxi-Darsena ma siamo tagliati fuori dalle grandi strategie per la portualità

MAURO ZUCHELLI

livorno. Del "Recovery" si parla per il duello rusticano fra Giuseppe Conte e Matteo Renzi per la guida dell' area moderata neo-centrista sapendo che c' è spazio solo per uno: la crisi e tutto il teatrino che c' è attorno. Ma il "Recovery" è anche un piano che mette sul tavolo 200 miliardi di euro: per la prima volta il problema non saranno i soldi bensì i progetti. Peccato che rimarreste delusi se immaginate di veder citata anche una sola volta la parola "**Livorno**" nel dossier di 160 pagine. Ma non è finita qui, e il riferimento non è solo alle beghe della crisi: è previsto che nelle prossime settimane il successivo esame parlamentare e il dialogo con i territori faccia prendere un po' più corpo alle indicazioni con progetti con "cosa", "dove" e "quando". A tal riguardo, si sa che da mesi il Comune di **Livorno** lavora a una propria proposta: intrecciata al resto della provincia, a Pisa e alla Maremma. Verrà presentato a fine mese. Non c' è nulla ma c' è anche chi controbatte: la Darsena Europa ha già visto completato il finanziamento di parte pubblica con i 200 milioni di euro non solo promessi ma definitivamente impacchettati dalla ministra Paola De Micheli e controfirmati dalla Corte dei Conti, insieme ai fondi della Regione e dell' Authority si arriva a 550 milioni di euro di quattrini pubblici per l' espansione che dovrà garantire il futuro del **porto** di **Livorno**. Di più: l' appalto del microtunnel, rimasto paralizzato a lungo per i guai di uno dei pozzi in costruzione, è stato finalmente sbloccato e nel giro di 15-16 mesi dovrebbe consentire lo spostamento dei tubi Eni e l' allargamento del canale d' accesso. Insomma, abbiamo già avuto. Cosa potevamo pretendere? Anche perché il "Recovery" impone una doppia scadenza: i soldi vanno impegnati entro il 2023 e spesi entro il 2026. Ma c' è un "ma". Il "Recovery" pretende di definire il futuro della portualità e si rivede la cara vecchia indicazione del sistema portuale made in Italy costruito attorno ai due porti alle "ascelle" della penisola (Genova sul Tirreno e Trieste sull' Adriatico). Genova e Trieste sono i campionissimi della nuova portualità italiana. Più una sventagliata di un po' di tutto un po' dappertutto. Ad esempio, gli interventi per l' "ultimo miglio ferroviario e stradale": riguardano i «porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno». Quelli per la "resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici": è relativa ai «porti di Palermo, Salerno, Manfredonia, Catania e Venezia». In fatto di "accessibilità marittima": parliamo dei «porti di Vado Ligure, Civitavecchia, Taranto, Marina di Carrara, Napoli e Salerno e Brindisi». Quanto all' "aumento della capacità portuale": ecco le azioni sui «porti di Ravenna, Cagliari, La Spezia, Napoli, Trapani e Venezia». Dal punto di vista dell' "efficientamento energetico e ambientale": al lavoro sui «porti dello Stretto di Messina». Sul fronte del **porto**, insomma, c' è di tutto ma proprio di tutto, perfino Manfredonia (meno di 600mila tonnellate annue movimentate, dieci teu in tutto il 2019). **Livorno** no. E anche la Toscana quasi. Il rischio è di restare fuori dalle strategie che costruiranno le grandi direttrici logistiche sulle quali viaggerà la merce. Con il Centro Italia che resta strangolato fra il Nord (che ha la chiara scelta di Genova e Trieste come punti di forza) e il Mezzogiorno (sul quale vengono concentrate le risorse sia della portualità che delle ferrovie): nella nuova divisione del lavoro (portuale), al Nord spetteranno i grandi flussi transoceanici e al Sud l' andirivieni nord-sud all' interno del Mediterraneo. E **Livorno**?



Il Tirreno

Livorno

Poi: la nuova maxi-Darsena per chi e per cosa? In realtà, l'annuncio di qualcosa c'è: qualcosa in termini di fondi. Un po' indistinto, ma pazienza. Dicendo che riguarda «41 porti, 39 dei quali della rete Ten-T» (di rango europeo): ma siamo sicuri che esistano in Italia 39 porti Ten-T? Quel che ci interessa è al paragrafo successivo e si chiama "cold ironing": altro non è se non l'elettificazione delle banchine, cioè viene fornita da terra l'energia elettrica di cui le navi hanno bisogno per mantenere in funzione tutti gli apparati di bordo senza dover tenere accessi i motori, e dunque buttando nell'atmosfera lo smog dei gas di scarico per tutta la durata della sosta a banchina. Peccato che si scelga una metodologia che a Livorno è già stata sperimentata. Ma si è rivelato un autogol: gli armatori hanno puntato su gnl e abbattitori di smog ("scrubber"), l'impianto è rimasto inutilizzato finora. Risultato: è lì a arrugginire ma non ci sono navi che lo usino. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

L'energia fornita da terra così diventa un autogol

M.Z.

LIVORNO. Lo smog dei fumi delle navi è un guaio pesante per qualunque città portuale: a maggior ragione a **Livorno** dove le finestre di chi abita sugli scali delle Barchette stanno a 320 metri dal fumaiolo dei traghetti al Punto Franco. Un vecchio dossier dell' Authority quantifica questa montagna di inquinanti che esce dagli scarichi delle navi a banchina: in un anno 22 tonnellate di polveri killer, oltre 2mila di monossido di carbonio, mezzo migliaio di composti organici volatili, 53mila tonnellate di anidride carbonica. Un altro studio di Palazzo Rosciano segnala come le navi in arrivo ogni anno nel **porto** di **Livorno** "sputino" fuori tanto ossido di zolfo quanto ne uscirebbe dalle marmitte di 14 milioni di auto. L' elettrificazione delle banchine è una metodologia anti-smog che vede **Livorno** fra gli apripista: alla calata Sgarallino c' è una "prolunga" maxi con "super-spina" per portare l' elettricità a una nave. È costata 2,5 milioni di euro: siccome ci sono ogni giorno 20-25 navi in **porto**, elettrificarlo davvero dovrebbe prevederne una sfilza di altri simili per ciascuno degli accosti. Si è cominciato da lì perché la richiesta di energia da parte di una nave da crociera è di gran lunga maggiore rispetto a quella di una nave cargo. È stata inaugurata nell' autunno di cinque anni fa ma è stato già complicato trovare una nave per il collaudo: alla fine venne utilizzata una nave della Marina Militare. Figurarsi che non sono mancate le polemiche perché **Livorno** aveva giocato (troppo) d' anticipo e di fatto l' impianto era rimasto inutilizzato perché troppo all' avanguardia. Il motivo? L' esigenza di ridurre le emissioni di smog dalle navi è fondamentale ma le flotte si sono organizzate puntando su qualcos' altro: anziché ricevere elettricità dalle banchine, gli armatori hanno talvolta dotato le navi di una sorta di "marmitta catalitica" che cattura le emissioni inquinanti oppure hanno puntato su motori alimentati a gas (gnl). Serve a inquinare meno non solo quando la nave è a banchina ma anche quando è in mezzo al mare. Non basta: le navi hanno bisogno di tanta di quella energia che elettrificare un **porto** pone sì il problema di creare impianti su tutte le banchine ma soprattutto quello di produrre l' energia elettrica richiesta. Con un effetto boomerang: lo smog che non esce dai fumaioli delle navi uscirà, forse un po' meno, da quello della centrale per rifornirle di elettricità. A **Livorno**, ad esempio, non basterebbe agganciarsi alla rete: dev' essere per questo che l' Authority già in anni lontani guardava con interesse alla centrale che l' Enel non usa più in via Salvatore Orlando. Il disincentivo per gli armatori è anche l' alto costo dell' energia elettrica fornita da terra: c' è bisogno di trovare con le aziende di fornitura elettrica un' intesa per avere, da un lato, i megawatt necessari e, dall' altro, per averli a una tariffa che non sia quella delle utenze domestiche. --M.Z. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto di Livorno fuori dal Pnrr

Ha già tutto e non ha bisogno di alcun aiuto, o non ha alcun peso?

Renato Roffi

LIVORNO Sorpresa, delusione, amarezza, rabbia. queste, più o meno, sono le sensazioni raccolte negli ambienti imprenditoriali e marittimi livornesi alla notizia che il Piano nazionale ripresa e resilienza, Pnrr, fra gli scali marittimi destinatari di provvidenze derivanti dai fondi del Next generation, non ha inserito il porto di Livorno che, comunque, nel 2020 anche se solo sulla carta ha già ottenuto uno stanziamento (governativo, non europeo) aggiuntivo di 200 milioni per la realizzazione della darsena Europa, quando e se sarà. Al di là di tale circostanza che, certo, non deve essere sottovalutata, resta comunque il fatto che la città dei quattro Mori è rimasta esclusa dalla cerchia degli scali, più o meno nobili e più o meno grandi, in favore della cui operatività il governo migliore del mondo così lo ha definito il presidente Conte ha stabilito di intervenire con i fondi accordatici dalla Ue. Come avrebbe detto mia nonna, con la sua concretezza tutta lucchese: Il discorso è corto. O Livorno ha già tutto e non ha bisogno di alcun aiuto, oppure Livorno non ha alcun peso e questo significa che i suoi politici e i suoi amministratori non hanno avuto la capacità di farla pesare al cospetto del governo migliore del mondo'.



Ship Mag

Piombino, Isola d' Elba

La Costa Victoria ha iniziato il suo ultimo viaggio verso Aliaga

Piombino Con una complessa operazione abbiamo disormeggiato la M/V Costa Victoria che verrà rimorchiata al porto turco di Aliaga. Una operazione marittima di grande professionalità: 10 ormeggiatori a bordo, 4 a terra, 2 motobarche, 4 piloti, 2 rimorchiatori portuali e il Supply Vos Chablis che effettuerà il traino in Turchia, impegnati alla banchina PIM per l'uscita. Lo scrivono su Fb gli Ormeggiatori e Barcaioli del porto di Piombino, confermando le indiscrezioni dei giorni scorsi. Coordinati dal Capo Pilota, Igor Bazzano, i Piloti del porto, e gli Ormeggiatori impegnati a bordo, a terra, e sulle motobarche, hanno dimostrato la grande professionalità e la competenza che il porto di Piombino possiede. Un ringraziamento particolare va ai colleghi ormeggiatori, che ho il privilegio di rappresentare, per l'eccellente lavoro svolto, scrive Ettore Rosalba.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità portuale, verso il «commissario»

Oggi scade il tempo del prolungamento per il presidente uscente Giampieri e da Roma nessun segnale: la ministra non decide

La nomina del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Medio Adriatico che ha la sua sede ad Ancona, diventa un caso. Nel giro di 24 ore il ministro alle Infrastrutture e Trasporti De Micheli ha provveduto a nominare, e in entrambi i casi si tratta di riconferme, i presidenti delle **Autorità** di Ravenna e Taranto. Calma piatta per Ancona. E dire che proprio oggi scade il prolungamento che era stato concesso all' attuale presidente Rodolfo Giampieri provocando inevitabilmente un commissariamento dell' **Autorità portuale**. Questo perchè non esistono i tempi tecnici per procedere alla nomina. Lo stesso ministro non ha ancora indicato il nome che secondo lei dovrebbe andare a ricoprire l' incarico. Il secondo passaggio sarebbe la ricerca di un' intesa con la Regione, in questo caso Marche e Umbria, e poi il parere delle commissioni di Camera e Senato. Di tutto questo iter non si è fatto ancora nulla. Tanto che lo stesso governatore delle Marche Francesco Acquaroli ha più volte ribadito di non aver mai ricevuto nelle ultime

settimane un' indicazione da parte della ministra De Micheli che nel frattempo è andata avanti su Taranto e Ravenna. Chissà che se oggi qualcosa si sbloccherà, al netto del commissariamento certo, anche perchè il pressing della sindaca di Ancona Valeria Mancinelli è costante su Roma con l' intento di ottenere la riconferma dell' uscente Rodolfo Giampieri sostenuto da tutto il territorio regionale. Non solo. Pubblicamente o meno, sempre Giampieri potrebbe contare anche su un sostegno trasversale della politica verso una sua riconferma. Da qui l' incredulità di molti sui ritardi ministeriali. Ma intanto l' **Autorità di sistema portuale** continua nel suo lavoro e, proprio ieri, è stato annunciato l' arrivo di ulteriori fondi per 5,52 milioni di euro. Le risorse arrivano, anche quest' anno, dalla richiesta di contributo **Adsp** al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle **Autorità** portuali nazionali. L' importo complessivo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza, Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. Al contributo ministeriale di più di 5 milioni di euro si aggiungeranno le risorse già stanziati nel bilancio di preventivo 2021 dell' **Autorità di sistema portuale** per la manutenzione, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l' ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, sempre dal bilancio preventivo **Adsp**, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. «E' una grande soddisfazione che l' impegno dell' **Autorità di sistema portuale** venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l' operatività di tutti i porti amministrati - dice il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri -, continua l' opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura **Adsp** tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l' obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione».



La presidenza

Nomina ai tempi supplementari

La presidenza dell' **Autorità portuale** verso i tempi supplementari. Oggi scadono infatti i 45 giorni di proroga al mandato di Giampieri. Ma la guida potrebbe restare in capo all' attuale presidente anche senza la necessità di un decreto di commissariamento in quanto la nomina potrebbe rientrare tra i casi di proroga automatica dell' incarico fino a diversa indicazione contenuti nei decreti del Governo dello scorso anno. In ogni caso le Regioni Marche ed Abruzzo restano in attesa dell' indicazione ufficiale da parte del ministro alle Infrastrutture De Micheli.



Porto, altri fondi per le manutenzioni Un assegno di 5 milioni dal Ministero

Il budget dell' Ap sale a 21 milioni. Giampieri: «Riconosciuto il nostro impegno sul fronte delle opere»

LE INFRASTRUTTURE ANCONA Milioni in cassaforte per le manutenzioni delle opere portuali. L' assegno staccato dal Ministero porta in dote all' **Autorità di sistema portuale** ulteriori fondi per 5,52 milioni di euro. Le risorse arrivano, anche quest' anno, dalla richiesta di contributo **Adsp** al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle **Autorità** portuali nazionali. L' importo complessivo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza, Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. Al contributo ministeriale di più di 5 milioni di euro si aggiungeranno le risorse già stanziare nel bilancio di preventivo 2021 dell' **Autorità di sistema portuale** per la manutenzione, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l' ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, sempre previsti dal bilancio preventivo **Adsp**, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. Le reazioni «E' una grande soddisfazione che l' impegno dell' **Autorità di sistema portuale** venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l' operatività di tutti i porti amministrati dice il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri -, continua l' opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura **Adsp** tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l' obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione». Tra gli investimenti avviati negli ultimi giorni la trasformazione del mercato ittico al Mandracchio con un cantiere da 2,6 milioni da portare a termine nel 2023. m. petr. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Adsp, altri 5,5 mln da Mit per Marche e Abruzzo

All' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale** ulteriori fondi per 5,52 milioni di euro. Le risorse arrivano, anche quest' anno, dalla richiesta di contributo Adsp al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle **Autorità portuali nazionali**. L' importo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza, Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. Al contributo ministeriale di più di 5 milioni di euro, fa sapere l' Adsp, "si aggiungeranno le risorse già stanziata nel bilancio di preventivo 2021 dell' **Autorità di sistema portuale** per la manutenzione, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l' ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, sempre dal bilancio preventivo Adsp, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione". "E' una grande soddisfazione - commenta il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri, per il quale in settimana scadrà il mandato - che l' impegno dell' **Autorità di sistema portuale** venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse; potranno essere utilizzate per migliorare l' operatività di tutti i porti amministrati, continua l' opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura Adsp tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l' obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione". (ANSA).



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Dal Ministero 5 milioni e mezzo per la manutenzione del porto

ANCONA - I fondi si aggiungono alle risorse già stanziare nel bilancio preventivo 2021 dell' Authority per oltre 50 milioni

All' Autorità di sistema portuale ulteriori fondi per 5,52 milioni di euro. Le risorse arrivano, anche quest' anno, dalla richiesta di contributo Adsp al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle Autorità portuali nazionali. L' importo complessivo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza, Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. Al contributo ministeriale di più di 5 milioni di euro si aggiungeranno le risorse già stanziare nel bilancio di preventivo 2021 dell' Autorità di sistema portuale per la manutenzione, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l' ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, sempre da bilancio preventivo Adsp, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. «E' una grande soddisfazione che l' impegno dell' Autorità di sistema portuale venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l' operatività di tutti i porti amministrati - dice il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri** -, continua l' opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura Adsp tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l' obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione».



AdSP Adriatico centrale: nuovi fondi per 5,52 mld. Serviranno per opere manutentive e grande infrastrutturazione

(FERPRESS) - Roma, 14 GEN - All' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale** sono stati riconosciuti ulteriori fondi per 5,52 milioni di euro. Lo rende noto un comunicato dell' **Autorità**. Le risorse arrivano, anche quest' anno, dalla richiesta di contributo Adsp al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle **Autorità portuali nazionali**. L' importo complessivo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza, Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. "Al contributo ministeriale di più di 5 milioni di euro si aggiungeranno le risorse già stanziare nel bilancio di preventivo 2021 dell' **Autorità di sistema portuale** per la manutenzione, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l' ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, sempre da bilancio preventivo Adsp, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. "E' una grande soddisfazione che l' impegno dell' **Autorità di sistema portuale** venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l' operatività di tutti i porti amministrati - dice il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri -, continua l' opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura Adsp tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l' obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione".



Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il MIT erogherà oltre cinque milioni di euro all' AdSP dell' Adriatico Centrale

Riscontro positivo alla richiesta di contributo presentata dall' ente L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** ha reso noto che l' ente riceverà ulteriori fondi per 5,52 milioni di euro che arriveranno anche quest' anno a seguito della richiesta di contributo presentata dall' ente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle authority portuali nazionali. L' importo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza, Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. L' AdSP ha specificato che al contributo ministeriale di più di cinque milioni di euro si aggiungeranno le risorse già stanziare nel bilancio di preventivo 2021 dell' **Autorità di Sistema Portuale** per la manutenzione, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l' ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, sempre dal bilancio preventivo dell' AdSP, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. «È una grande soddisfazione - ha sottolineato il presidente dell' AdSP, Rodolfo Giampieri - che l' impegno dell' **Autorità di Sistema Portuale** venga riconosciuto dal Ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l' operatività di tutti i porti amministrati. Continua l' opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura AdSP tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l' obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione».



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

AdSP del Mare Adriatico Centrale: ottenuti altri 5,52 mln da Ministero Infrastrutture

Fondi che saranno utilizzati per la manutenzione ordinaria delle opere portuali e che si aggiungono alle risorse già stanziato nel bilancio preventivo 2021

Adsp di 21,5 mln complessivi per le manutenzioni e 30 mln per le opere di grande infrastrutturazione Ancona, 14 gennaio 2021 All'Autorità di sistema portuale ulteriori fondi per 5,52 milioni di euro. Le risorse arrivano, anche quest'anno, dalla richiesta di contributo **Adsp** al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle Autorità portuali nazionali. L'importo complessivo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza, Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo . Al contributo ministeriale di più di 5 milioni di euro si aggiungeranno le risorse già stanziato nel bilancio di preventivo 2021 dell'Autorità di sistema portuale per la manutenzione, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l'ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, sempre dal bilancio preventivo **Adsp**, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. 'E' una grande soddisfazione che l'impegno dell'Autorità di sistema portuale venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l'operatività di tutti i porti amministrati - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, continua l'opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura **Adsp** tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l'obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione'.



Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porti di Ancona e Pescara, oltre 50 milioni di investimenti nel 2021

Trenta milioni per la grande infrastrutturazione, venti per la manutenzione, anche per i porti di Falconara, Pesaro, Ortona e San Benedetto del Tronto. Dal fondo perequativo altri 5,5 milioni

Attingendo dal fondo perequativo destinato alle Autorità di sistema portuali italiane, l' Adsp dell' Adriatico Centrale ottiene dal ministero dei Trasporti 5,52 milioni di euro. Verranno spesi, precisa l' authority , per la manutenzione ordinaria dei sei porti di competenza, Ancona, Falconara, Pesaro e San Benedetto del Tronto per le Marche e Pescara e Ortona per l' Abruzzo. Agli oltre 5 milioni governativi si aggiungono quelli del bilancio preventivo 2021, raggiungendo i 21,5 milioni, di cui 1,5 per l' attività ordinaria e 20 milioni per la straordinaria. Altri trenta milioni, inclusi nel bilancio preventivo, serviranno per la grande infrastrutturazione. Per il presidente dell' Adsp di Ancona e Pescara, **Rodolfo Giampieri**, lo stanziamento del fondo è il riconoscimento dell' impegno dell' Autorità di sistema portuale. Risorse che «potranno essere utilizzate per migliorare l' operatività di tutti i porti amministrati. Continua l' opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura Adsp tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l' obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione». - credito immagine in alto.



Giampieri: dal Mit arrivano 5,52 mln

Redazione

ANCONA Dal Mit arrivano 5,52 mln per l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale. Le risorse arrivano, anche quest'anno, dalla richiesta di contributo **AdSp** al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle Autorità portuali nazionali. L'importo complessivo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza, Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. Al contributo deciso dal Mit del valore di oltre 5 milioni di euro si aggiungeranno le risorse già stanziata nel bilancio di preventivo 2021 dell'Autorità di Sistema portuale per la manutenzione, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l'ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, sempre da bilancio preventivo **AdSp** del Mar Adriatico centrale, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. E' una grande soddisfazione che l'impegno dell'Autorità di sistema portuale venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l'operatività di tutti i porti amministrati dice il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, continua l'opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura **Adsp** tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l'obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione.



AdSp Mare Adriatico, in arrivo 5,52 milioni dal MIT. Giampieri: Riconosciuto il nostro impegno

Ancona Sono in arrivo 5,52 milioni di euro all'Autorità di sistema portuale Mare Adriatico. Fondi che saranno utilizzati per la manutenzione ordinaria delle opere portuali e che si aggiungono alle risorse già stanziata nel bilancio preventivo 2021 di 21,5 milioni di euro complessivi per le manutenzioni e 30 milioni per le opere di grande infrastrutturazione. Le risorse arrivano, anche quest'anno, dalla richiesta di contributo **Adsp** al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle Autorità portuali nazionali. L'importo complessivo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza: Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. E' una grande soddisfazione che l'impegno dell'Autorità di sistema portuale venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l'operatività di tutti i porti amministrati dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri - , Continua l'opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura **Adsp** tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l'obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione.



"Buon Vento", il porto di Ancona racconta la sua storia e il futuro

Buon Vento iniziativa dell'Autorità di Sistema Portuale di Ancona, fa parte progetto europeo Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l'obiettivo di unire otto porti adriatici: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik. Ancona Buon vento è il saluto di chi va per mare, auspicio che le correnti sappiano guidare il cammino dei naviganti alla meta scelta. Ma è anche il nome dell'iniziativa dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale che racconta e valorizza l'incontro fra l'economia e il lavoro, la cultura e la storia del porto di Ancona in una visione di futuro. Presentata da una conferenza stampa per valorizza questa realtà produttiva delle Marche, riferimento economico e culturale europeo, nazionale e regionale. Coordinata da Cristiana Colli, giornalista e curatrice di eventi e rassegne culturali. "Buon Vento" è parte del progetto europeo Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l'obiettivo di unire otto porti delle due sponde dell'Adriatico: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik, per riscoprire e trasmettere il patrimonio culturale comune costruito attraverso la condivisione dello stesso mare. Ogni settimana il sito buonvento.portoanticoancona, on line da oggi, sarà arricchito dei tantissimi materiali fotografici, audio, video, testi elaborati nell'ultimo anno. Un biglietto da visita del porto di Ancona, una preziosa raccolta che permetterà a chiunque di poter scoprire, da qualsiasi parte del mondo, cos'è e come funziona lo scalo, quali sono la sua storia, le sue ricchezze artistiche, architettoniche, nonché le persone che vivono il porto. Buon Vento potrà essere utilizzato anche come strumento didattico e informativo on line per questo periodo virtuale, in attesa di poter tornare a vivere esperienze dirette di conoscenza, anche per le scuole che negli anni hanno partecipato a Ti porto in porto, le visite guidate gratuite nello scalo dorico per gli alunni delle primarie delle Marche. Con Buon Vento facciamo conoscere il porto di Ancona attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno afferma il presidente dell'Authority, Rodolfo Giampieri - un porto in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro, per il lavoro, per essere protagonisti economici e sociali della città e della regione in un ambito internazionale. Con Buon Vento, che è l'anteprima del museo virtuale che realizzeremo con gli altri porti dell'Adriatico con il progetto Remember, raccontiamo la trasformazione dello scalo, che raffigura l'essenza di un porto che vive in simbiosi con la città e si trasforma con lei. Una presenza che contribuisce ad aumentare l'autorevolezza di un territorio che è riferimento e cuore di una condivisione più ampia, quella della Macroregione Adriatico Ionica. Buon Vento è un grande lavoro di visione che dimostra, ancora una volta, che soltanto stando dentro una rete si riesce a crescere con forza, allargando i propri orizzonti.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto visto da chi lo vive ogni giorno: ecco il progetto 'Buon Vento'

ANCONA - Voluto dall' Authority, valorizza in un ambiente digitale e le tante anime che compongono lo scalo dorico, riferimento economico e culturale europeo, nazionale e regionale. La presentazione del progetto (Giampieri-Colli-Pignataro) È il saluto che passa di bocca in bocca tra gli uomini e le donne che tentano le imprese in **mare**. Buon Vento è l' auspicio che le correnti sappiano guidare il cammino dei naviganti alla meta scelta. È il nome scelto per raccontare e valorizzare l' incontro fra l' economia e il lavoro, la cultura e la storia del porto di Ancona in una visione di futuro. Con immagini, parole, suoni, testi, interviste ai protagonisti della vita dello scalo, Buon Vento, voluto dall' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale**, valorizza in un ambiente digitale le tante anime che compongono questa importante realtà produttiva delle Marche, riferimento economico e culturale europeo, nazionale e regionale. L' iniziativa, coordinata da Cristiana Colli, giornalista e curatrice di eventi e rassegne culturali, è parte del progetto europeo Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l' obiettivo di unire otto porti delle due sponde dell' **Adriatico**: Ancona,

Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik, per riscoprire e trasmettere il patrimonio culturale comune costruito attraverso la condivisione dello stesso **mare**. Ogni settimana il sito <https://buonvento.portoanticoancona.it>, sarà arricchito dei tantissimi materiali fotografici, audio, video, testi elaborati nell' ultimo anno. Un biglietto da visita del porto di Ancona, una preziosa raccolta che permetterà a chiunque di poter scoprire, da qualsiasi parte del mondo, cos' è e come funziona lo scalo, quali sono la sua storia, le sue ricchezze artistiche, architettoniche, nonché le persone che vivono il porto. Buon Vento potrà essere utilizzato anche come strumento didattico e informativo on line per questo periodo 'virtuale', in attesa di poter tornare a vivere esperienze dirette di conoscenza, anche per le scuole che negli anni hanno partecipato a 'Ti porto in porto', le visite guidate gratuite nello scalo dorico per gli alunni delle primarie delle Marche. Il porto di Ancona «Con Buon Vento facciamo conoscere il porto di Ancona attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno - afferma il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri -, un porto in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro, per il lavoro, per essere protagonisti economici e sociali della città e della regione in un ambito internazionale. Con Buon Vento, che è l' anteprima del museo virtuale che realizzeremo con gli altri porti dell' **Adriatico** con il progetto Remember, raccontiamo la trasformazione dello scalo, che raffigura l' essenza di un porto che vive in simbiosi con la città e si trasforma con lei. Una presenza che contribuisce ad aumentare l' autorevolezza di un territorio che è riferimento e cuore di una condivisione più ampia, quella della Macroregione **Adriatico** Ionica. Buon Vento è un grande lavoro di visione che dimostra, ancora una volta, che soltanto stando dentro una rete si riesce a crescere con forza, allargando i propri orizzonti». «Buon Vento ha un doppio pregio - ha detto l' assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella -, legge il lavoro in un porto in chiave diversa, enfatizzandone l' enorme valore culturale; usa linguaggi nuovi, video, web, social, per raccontare e per rendere questa lettura patrimonio di tutti. Arriva nei giorni in cui Ancona si gioca la possibilità di diventare la Capitale della cultura 2022. Quella del porto è "cultura" per eccellenza di questa città». «Il porto è un ecosistema aperto al mondo, è un' infrastruttura utile che interpreta il suo ruolo di produzione del valore con contenuti materiali e immateriali, con azioni di networking su scala continentale e adriatica nella dimensione macro regionale, cittadina e





Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

- ha detto Cristiana Colli, curatrice del progetto -, un hub del valore che accompagna la trasformazione e contribuisce a determinare la capacità competitiva dei soggetti e dei territori dentro un nuovo modello di sviluppo. Buon Vento è il racconto della trasformazione e delle qualità intrinseche delle economie, delle memorie di luogo, delle tante e diverse progettualità che, tutte insieme, costituiscono un capitale cognitivo pregiato e altamente competitivo».

Progetto Buon vento! Intervista al presidente Giampieri

Il porto di Ancona è inserito nel Pnrr per lo sviluppo dell'ultimo miglio

Redazione

ANCONA Buon vento: è il nome del progetto voluto dall'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centrale, come ci spiega il presidente Rodolfo Giampieri. Progetto che rientra all'interno di quello europeo denominato Remember che vuole unire gli otto porti delle sponde dell'Adriatico: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik. Nato per raccontare e valorizzare l'incontro fra economia e lavoro, cultura e storia del porto dorico, Buon vento grazie al sito del progetto permetterà di raggiungere virtualmente lo scalo per visitare i luoghi, i suoni e le immagini del porto. Chiudiamo l'intervista con Rodolfo Giampieri parlando del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e dell'inserimento del porto anconetano nel progetto di sviluppo dell'ultimo miglio. Questo -spiega- dimostra il ruolo che il nostro scalo sta assumendo all'interno del sistema nazionale.



Fincantieri: varata ad Ancona "Silver Dawn" per Silversea

Varata ad Ancona nello stabilimento Fincantieri la nuova unità "Silver Dawn" di Silversea Cruises. L'imbarcazione diventerà la decima nave della flotta della compagnia, leader nelle **crociere** ultra-lusso. Inizierà ora la fase di allestimento, durante la quale verranno realizzati gli eleganti interni dell'unità. Con la consegna di Silver Origin e Silver Moon nel 2020, e quella di Silver Dawn prevista per novembre 2021, Silversea Cruises e l'industria crocieristica globale continuano a dimostrare una grande capacità di recupero. Terza nave della serie classe Muse, e parte di un piano a lungo termine per la crescita e il potenziamento della flotta della compagnia, Silver Dawn sarà gemella di Silver Muse, che ha preso il mare da Sestri Ponente (Genova) nell'aprile 2017, e Silver Moon, consegnata ad Ancona nell'ottobre 2020. Silver Dawn manterrà l'intimità della piccola nave e alloggi spaziosi, tratti distintivi Silversea: ospiterà solo 596 ospiti in 298 suite con vista sull'oceano, il 96% con veranda privata, con rapporto equipaggio/ospiti 1: 1,45. Offrirà agli ospiti interessanti miglioramenti rispetto a Silver Muse e Silver Moon. Roberto Martinoli, Presidente e Ceo di Silversea Cruises, parla con "orgoglio" di un "importante traguardo" con la "nuova bellissima Silver Dawn". "La collaborazione di lungo termine con Fincantieri - commenta - continua a ridefinire i confini nel settore delle **crociere** ultra-lusso, e il supporto continuo e l'esperienza del Gruppo Royal Caribbean sono stati inestimabili ai fini della costruzione della nave. "Silver Dawn - afferma Luigi Matarazzo, Direttore generale della Divisione navi mercantili di Fincantieri - è la quarta nave che realizziamo per Silversea sul progetto di grande successo ideato per Silver Muse. Per un costruttore non può esservi riconoscimento migliore che quello di un armatore esigente e prestigioso che accoglie con entusiasmo una piattaforma innovativa. Siamo quindi estremamente orgogliosi di celebrare il varo di questa unità, - conclude - che consolida le leadership tecnologiche e gestionali del nostro Gruppo e che assumono ancor maggior valore nella congiuntura così impegnativa che stiamo attraversando". (ANSA).



Silver Dawn ha toccato l'acqua per la prima volta

Ancona La nuova unità Silver Dawn di Silversea Cruises ha toccato l'acqua per la prima volta oggi durante il varo, che ha avuto luogo presso il cantiere Fincantieri di Ancona. Inizierà ora la fase di allestimento, durante la quale verranno realizzati gli eleganti interni dell'unità. Silver Dawn diventerà la decima nave della flotta di Silversea, compagnia leader nelle crociere ultra-lusso. Con la consegna di Silver Origin e Silver Moon nel 2020, e con la consegna di Silver Dawn prevista per novembre 2021, Silversea Cruises e l'industria crocieristica globale continuano a dimostrare una grande capacità di recupero. Celebriamo con orgoglio questo importante traguardo raggiunto dalla nostra nuova bellissima Silver Dawn, afferma Roberto Martinoli, Presidente e CEO di Silversea Cruises. La collaborazione di lungo termine con Fincantieri continua a ridefinire i confini nel settore delle crociere ultra-lusso, e il supporto continuo e l'esperienza del Gruppo Royal Caribbean sono stati inestimabili ai fini della costruzione della nave. Silver Dawn è ispirata a Silver Muse e Silver Moon, ma i nostri ospiti potranno beneficiare di molti miglioramenti pionieristici a bordo della decima nave della flotta. Non vediamo l'ora di rivellarli nei prossimi mesi. Luigi Matarazzo, Direttore generale della Divisione Navi Mercantili di Fincantieri, ha commentato: Silver Dawn è la quarta nave che realizziamo per Silversea sul progetto di grande successo ideato per Silver Muse. Per un costruttore non può esservi riconoscimento migliore che quello di un armatore esigente e prestigioso che accoglie con entusiasmo una piattaforma innovativa. Siamo quindi estremamente orgogliosi di celebrare il varo di questa unità, che consolida le leadership tecnologiche e gestionali del nostro Gruppo e che assumono ancor maggior valore nella congiuntura così impegnativa che stiamo attraversando. Terza nave della serie classe Muse, e parte di un piano a lungo termine per la crescita e il potenziamento della flotta della compagnia, Silver Dawn sarà gemella di Silver Muse, che ha preso il mare dal cantiere di Sestri Ponente (Genova) nell'aprile 2017, e Silver Moon, consegnata ad Ancona nell'ottobre 2020.



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Varata ad Ancona la Silver Dawn

Prosegue la costruzione della Silver Dawn nello stabilimento Fincantieri di Ancona. La nave di Silversea Cruises quetst'oggi ha toccato l'acqua per la prima volta durante il varo e potrà quindi ora iniziare ad affrontare la fase di allestimento fino alla consegna all'armatore, prevista già nel novembre di quest'anno. Silver Dawn è ispirata a Silver Muse e Silver Moon, ma i nostri ospiti potranno beneficiare di molti miglioramenti pionieristici a bordo della decima nave della flotta. Non vediamo l'ora di rivelarli nei prossimi mesi ha commentato il presidente e Ceo della compagnia, Roberto Martinoli. Silver Dawn, che diventerà la decima nave della flotta di Silversea, è la terza della classe Muse, oltre alla unità omonima, che ha preso il mare dal cantiere di Sestri Ponente nell'aprile 2017, e a Silver Moon, consegnata ad Ancona nell'ottobre 2020.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Capitaneria e Adsp unite affinché il porto di Civitavecchia possa percorrere ulteriori e differenti linee di sviluppo

Primo incontro di lavoro, ieri mattina, tra il presidente dell'**Adsp** Pino Musolino ed il comandante del porto Francesco Tomas. Al centro della riunione alcuni dei temi di maggior rilievo che caratterizzano lo scalo di Civitavecchia, nel solco di quella consolidata collaborazione che contraddistingue i rapporti tra le due Autorità. Piena convergenza è stata registrata sulla consapevolezza che il porto, pesantemente colpito dalla sospensione dei servizi delle navi da crociera ed il suo rilevante indotto, debba lavorare anche per affermarsi su ulteriori e differenziate linee di sviluppo, sapendo cogliere le opportunità finanziarie dei recenti importanti stanziamenti e valorizzare le capacità produttive e lavorative del territorio. In tal senso, il comandante Tomas ha confermato al Presidente Musolino come l'Autorità Marittima intenda propositivamente accompagnare le scelte commerciali e strategiche dell'Autorità di sistema, con il comune obiettivo di coniugare la sicurezza produttiva garantita dalla Capitaneria di porto con l'azione di programmazione, gestione, sviluppo e promozione dell'Ente di molo Vespucci. Una governance condivisa quindi che, nel rispetto dei rispettivi compiti istituzionali, riesca a fornire quelle risposte e quegli strumenti auspicati dagli operatori portuali e dal cluster marittimo per superare il delicato periodo in corso ed imprimere un concreto slancio alle indubbe potenzialità del porto di Civitavecchia.



Superstrada per Orte il vice ministro: «Entro 48 ore il commissario»

INFRASTRUTTURE Quarantotto ore. E' il tempo assicurato dal vice ministro ai Trasporti Giovanni Carlo Cancelleri per la nomina dei commissari che dovranno realizzare, o portare a termine, 58 opere definite strategiche per il Paese. Tra queste c'è la superstrada Civitavecchia-Orte. Il vice ministro ha dato l'annuncio durante l'audizione di mercoledì pomeriggio con le commissioni riunite di Trasporti, Infrastrutture e Ambiente. «Abbiamo sollevato una serie di critiche al Governo spiega il deputato di Fratelli d'Italia Mauro Rotelli per i notevoli ritardi nell'avvio di queste opere. Lo scorso 24 luglio proprio il ministro ai Trasporti Paola De Micheli fece una conferenza insieme al presidente della Regione Nicola Zingaretti annunciando che era tutto pronto e che a settembre sarebbero arrivati i commissari. Ma non si è saputo più nulla. Da Cancelleri è arrivata l'assicurazione che entro due giorni avremmo trovato i nominativi dei commissari nelle nostre caselle mail. Commissari che il ministero avrebbe già individuato. Si tratta di tecnici appartenenti alle varie stazioni appaltanti, quindi nel caso della Civitavecchia-Orte, un funzionario di Anas». IL PRESSING DELL' **ADSP** A sperare in una soluzione veloce è anche il presidente dell' **Autorità portuale**. «La nomina del commissario per il completamento della trasversale per Orte sarebbe un ulteriore passo per uscire dalla situazione di stallo dice Pino Musolino - che da troppo tempo impedisce di terminare un'infrastruttura strategica per il porto, che sarebbe finalmente collegato con il nord Italia e con l'Europa. Si tratta di un'opera necessaria a rompere il collo di bottiglia che ha sempre costituito una delle principali criticità per la competitività del porto. Non a caso anche l' **Adsp** partecipa con un milione di euro al finanziamento della progettazione del tratto conclusivo della superstrada, per la quale auspichiamo venga definito il percorso da Monte Romano all'A12 per poi procedere alla realizzazione dei chilometri mancanti». Intanto una buona notizia per Molo Vespucci è arrivata dal Mit. Il Ministero ha infatti autorizzato l'esercizio provvisorio, a seguito della mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, che aveva preceduto la nomina del nuovo presidente. L'ente, pur potendo spendere mensilmente quanto era stanziato mese per mese per il 2020, ha voluto vincolare le uscite al rendiconto dello scorso anno, anziché alle previsioni, quindi di fatto autolimitandosi nella spesa dei primi mesi dell'anno. «Abbiamo ritenuto - dichiara Musolino - con l'evidente volontà di dare un segno tangibile, di operare in modo estremamente prudente rispetto all'esercizio provvisorio, per impostare quel percorso di risanamento del bilancio dell'ente necessario per poter aspirare a lavorare con serenità per il futuro. Si tratta di un segnale di come si stia operando per raggiungere prima possibile l'equilibrio economico-finanziario dell'ente, in modo da poter approvare il bilancio di previsione 2021, facendo così ripartire l' **Adsp** anche dal punto di vista della capacità di spesa e di investimento». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: Musolino al lavoro per riequilibrare i conti dell'ente

(FERPRESS) Civitavecchia, 14 GEN Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l'esercizio provvisorio per l'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale, a seguito della mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, che aveva preceduto la nomina del nuovo Presidente **Pino Musolino**. L'amministrazione, pur potendo spendere mensilmente quanto era stanziato mese per mese per il 2020, in questa fase ha voluto prudenzialmente vincolare le uscite dell'ente al rendiconto dello scorso anno, anziché alle previsioni, quindi di fatto autolimitandosi nella spesa dei primi mesi dell'anno. Abbiamo ritenuto dichiara il presidente **Pino Musolino** con la evidente volontà di dare un segno tangibile, di operare in modo estremamente prudente rispetto all'esercizio provvisorio, per impostare quel percorso di risanamento del bilancio dell'Ente necessario per poter aspirare a lavorare con serenità per il futuro. Si tratta di un chiaro segnale di come si stia operando per raggiungere prima possibile l'equilibrio economico-finanziario dell'ente, in modo da poter approvare il bilancio di previsione 2021, facendo così ripartire l'Adsp anche dal punto di vista della capacità di spesa e di investimento.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Authority: si lavora per l' equilibrio economico-finanziario

Condividi CIVITAVECCHIA - Raggiungere prima possibile l' equilibrio economico-finanziario dell' ente, in modo da poter approvare il bilancio di previsione 2021, facendo così ripartire l' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale anche dal punto di vista della capacità di spesa e di investimento. Su questo si sta lavorando a Molo Vespucci, con il presidente **Pino Musolino** impegnato a rimettere in sesto l' ente. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l' esercizio provvisorio per l' Adsp, a seguito della mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, che aveva preceduto la nomina del nuovo Presidente **Pino Musolino**. L' amministrazione, pur potendo spendere mensilmente quanto era stanziato mese per mese per il 2020, in questa fase ha voluto prudenzialmente vincolare le uscite dell' ente al rendiconto dello scorso anno, anziché alle previsioni, quindi di fatto autolimitandosi nella spesa dei primi mesi dell' anno. "Abbiamo ritenuto, con la evidente volontà di dare un segno tangibile - ha commentato il presidente **Musolino** - di operare in modo estremamente prudentiale rispetto all' esercizio provvisorio, per impostare quel percorso di risanamento del bilancio dell' Ente necessario per poter aspirare a lavorare con serenità per il futuro". Condividi.



Musolino alle prese con i conti dell'Authority

Redazione

CIVITAVECCHIA Il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino, al suo arrivo si è trovato di fronte alla mancata approvazione del Bilancio di previsione 2021, avvenuta pochi giorni prima del suo insediamento. L'amministrazione, pur potendo spendere mensilmente quanto era stanziato mese per mese per il 2020, in questa fase ha voluto prudenzialmente vincolare le uscite dell'ente al rendiconto dello scorso anno, anziché alle previsioni, quindi di fatto autolimitandosi nella spesa dei primi mesi dell'anno. Ora arriva l'ok del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che autorizza l'esercizio provvisorio per l'Adsp. Abbiamo ritenuto -spiega Musolino- con la evidente volontà di dare un segno tangibile, di operare in modo estremamente prudente rispetto all'esercizio provvisorio, per impostare quel percorso di risanamento del bilancio dell'ente necessario per poter aspirare a lavorare con serenità per il futuro. Si tratta di un chiaro segnale di come si stia operando per raggiungere prima possibile l'equilibrio economico-finanziario dell'ente, in modo da poter approvare il Bilancio di previsione 2021, facendo così ripartire l'AdSp anche dal punto di vista della capacità di spesa e di investimento.



AdSP Civitavecchia alle prese con i conti

di Redazione Port News

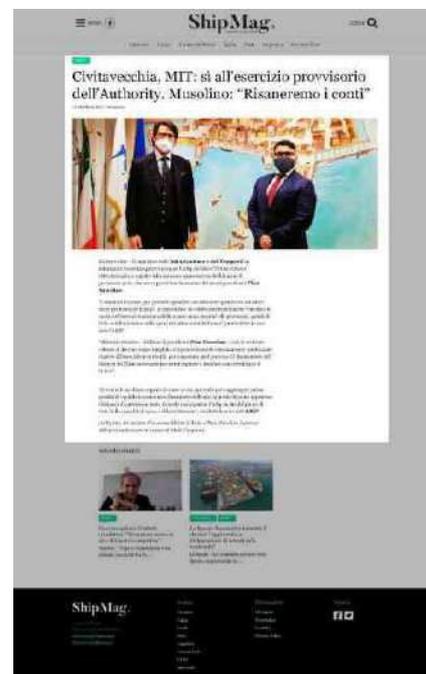
"Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l' esercizio provvisorio per l' Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale, a seguito della mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, che aveva preceduto la nomina del nuovo Presidente **Pino Musolino**". Lo ha annunciato la stessa Autorità Portuale, in una nota stampa nella quale ha precisato che l' amministrazione, pur potendo spendere mensilmente quanto era stanziato mese per mese per il 2020, ha voluto prudenzialmente vincolare, in questa fase, le uscite dell' ente al rendiconto dello scorso anno anziché alle previsioni, quindi di fatto autolimitandosi nella spesa dei primi mesi dell' anno. 'Abbiamo preferito operare in modo estremamente prudente rispetto all' esercizio provvisorio, per impostare quel percorso di risanamento del bilancio dell' Ente necessario per poter aspirare a lavorare con serenità per il futuro' ha dichiarato il presidente dell' AdSP di Civitavecchia, **Pino Musolino**.

Focus Interventi Interniste News | Video Osservatorio Europeo | Me... in @ Q

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with the site logo and social media icons. Below the navigation bar, there is a search bar and a list of categories including Ambiente, Autorità Portuali, Containeristica, and others. The main content area features a video player with a man in a suit speaking, followed by the article title "AdSP Civitavecchia alle prese con i conti" and a sub-headline "Dal MIT ok all'esercizio provvisorio". The article text is partially visible, discussing the authorization of the provisional exercise by the Ministry of Infrastructure and Transport.

Civitavecchia, MIT: sì all'esercizio provvisorio dell'Authority. Musolino: Risaneremo i conti

Civitavecchia Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l'esercizio provvisorio per l'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale, a seguito della mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, che aveva preceduto la nomina del nuovo presidente Pino Musolino. L'amministrazione, pur potendo spendere mensilmente quanto era stanziato mese per mese per il 2020, in questa fase ha voluto prudenzialmente vincolare le uscite dell'ente al rendiconto dello scorso anno, anziché alle previsioni, quindi di fatto autolimitandosi nella spesa dei primi mesi dell'anno, puntualizza in una nota l'AdSP, Abbiamo ritenuto dichiarare il presidente Pino Musolino con la evidente volontà di dare un segno tangibile, di operare in modo estremamente prudente rispetto all'esercizio provvisorio, per impostare quel percorso di risanamento del bilancio dell'Ente necessario per poter aspirare a lavorare con serenità per il futuro. Si tratta di un chiaro segnale di come si stia operando per raggiungere prima possibile l'equilibrio economico-finanziario dell'ente, in modo da poter approvare il bilancio di previsione 2021, facendo così ripartire l'Adsp anche dal punto di vista della capacità di spesa e di investimento, conclude la nota dell'AdSP. (nella foto, da sinistra Francesco Maria di Majo e Pino Musolino il giorno dell'avvicendamento al vertice di Molo Vespucci)



Primo incontro di lavoro tra il neo Presidente dell' AdSP ed il Comandante del porto di Civitavecchia

L' incontro è stata l' occasione per trattare alcuni dei temi di maggior rilievo che caratterizzano lo scalo di Civitavecchia.

Comunicato Stampa

Civitavecchia - Si è tenuto ieri mattina presso la sede della Direzione Marittima di Civitavecchia il primo incontro di lavoro tra il neo Presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, **Pino Musolino**, ed il Comandante del porto di Civitavecchia, Francesco Tomas. L' incontro è stata l' occasione per trattare alcuni dei temi di maggior rilievo che caratterizzano lo scalo di Civitavecchia, nel solco di quella consolidata collaborazione che contraddistingue i rapporti tra le due Autorità. Piena convergenza è stata registrata sulla consapevolezza che il porto, pesantemente colpito dalla sospensione dei servizi delle navi da crociera ed il suo rilevante indotto, debba lavorare anche per affermarsi su ulteriori e differenziate linee di sviluppo , sapendo cogliere le opportunità finanziarie dei recenti importanti stanziamenti e valorizzare le capacità produttive e lavorative del territorio. In tal senso, il Comandante Tomas ha confermato al Presidente **Musolino** come l' Autorità Marittima intenda propositivamente accompagnare le scelte commerciali e strategiche dell' Autorità di sistema, con il comune obiettivo di coniugare la 'sicurezza produttiva' garantita dalla Capitaneria di porto con l' azione di programmazione, gestione, sviluppo e promozione dell' Ente di molo Vespucci. Una governance condivisa quindi che, nel rispetto dei rispettivi compiti istituzionali, riesca a fornire quelle risposte e quegli strumenti auspicati dagli operatori portuali e dal cluster marittimo per superare il delicato periodo in corso ed imprimere un concreto slancio alle indubbe potenzialità del porto di Civitavecchia. 'Ho partecipato al Comandante Tomas - ha dichiarato il Presidente **Musolino** - le linee guida delle azioni che intendo intraprendere per il rilancio del porto di Civitavecchia da quasi un anno soffocato dagli effetti della pandemia. Con grande piacere ho potuto constatare una piena sintonia di intenti con il Direttore Marittimo del Lazio col quale, sono certo, avrò modo di lavorare proficuamente sia all' interno del Comitato di Gestione che per la soluzione delle diverse problematiche che interesseranno i porti del network'. Al termine del cordiale e proficuo incontro, il Comandante Tomas ha fatto dono al Presidente del libro 'Caesarem Vehis', opera letteraria realizzata dal Sottocapo della Capitaneria di porto Andrea Giattini e presentato nello scorso mese di giugno. Un' opera che, nel ripercorrere, dalle sue prestigiose origini traianee, la significativa storia del monumentale porto di Civitavecchia, ben richiama l' esigenza di garantirne il rilievo e la prosperità.



Adsp Tirreno Centrale: tutto pronto per la nomina di Andrea Annunziata

L' iter che dovrebbe portare Andrea Annunziata alla guida dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno centrale (porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno) si concluderà a fine mese. Dopo l' ok relativo alla nomina, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e della Regione Campania, la discussione è approdata al Senato. Annunziata, ex sottosegretario ai Trasporti nel Governo Prodi, e già presidente dell' **Adsp** della Sicilia orientale, sarebbe, dunque, in procinto di sedersi sulla poltrona più importante di Piazzale Pisacane. Per Annunziata (che succederà a Pietro Spirito , mandato in scadenza lo scorso 5 dicembre), si tratterebbe di una sorta di ritorno ai tre porti della Campania. Per due mandati, infatti, ha retto le sorti dell' Authority di Salerno, prima che, in seguito alla riforma, insieme a quella di Castellammare di Stabia e di Napoli, confluisse nella **Adsp** del Mar Tirreno centrale. ad.



«Il porto bloccato» Esposti a Procura e Corte dei conti

Una interrogazione parlamentare. Ed una serie di esposti «sia alla Procura della Repubblica sia alla Corte dei Conti, nei confronti di chi, per qualsiasi ragione, sta ostacolando il potenziamento infrastrutturale» del Porto di Brindisi. È quanto ha annunciato l'on. Mauro D'Attis, commissario regionale di Forza Italia (FI), in conferenza stampa a cui hanno partecipato anche i dirigenti di FI Brindisi (Livia Antonucci ed Ernestina Sicilia) ed il Gruppo consiliare FI del Comune (Roberto Cavallera e Gianluca Quarta). Al centro dei rilievi del partito azzurro l'idea di sviluppo della città che passa necessariamente dal porto e le azioni concrete da mettere in atto e che sembrano non arrivare mai o peggio ancora per la scomparsa di Brindisi da occasioni importanti come Contratto istituzionale di sviluppo o Decarbonizzazione e Fondi del Just transition Fund, Zone economiche speciali (Zes). «Il Recovery Fund - ha aggiunto D'Attis - è stato approvato dal Consiglio dei Ministri e sfido chiunque a smentire il fatto che la città non sia minimamente ricompresa negli interventi di transizione ambientale ed energetica (esistono solo il Sulcis e Taranto). Eppure, parliamo di una città che non può essere esclusa dalla decarbonizzazione per quanto ha dato al Paese anche in questo senso. Il provvedimento arriverà a breve in Commissione Bilancio della Camera, di cui sono componente, e presenterò più emendamenti sia per la decarbonizzazione sia per una serie di altri interventi infrastrutturali che riguardano il porto: dalla vasca di colmata al pontile a briccole all'insediamento della città nel quadrilatero delle Zes. La realizzazione della vasca di colmata, per esempio, è una delle pochissime opere per le quali il "Recovery" ricomprende la città, ma sono stanziati risorse assolutamente insufficienti, 39 milioni di euro. Giova ricordare che si tratta di un'opera essenziale per la stazione portuale, la cui autorizzazione, però, è ferma da tre anni». E a questo punto non solo la «bacchettata» all'attuale Amministrazione comunale», ma anche alla Soprintendenza. «Se è vero che l'amministrazione Rossi non perde l'occasione di far intendere la sua contrarietà - attacca D'Attis -, ci sono uffici, come quello della Soprintendenza, che diventano discrezionalmente compiacenti. Una serie di atti, ritardi (e di omissioni) degli uffici ministeriali che sembrano mirati a boicottare lo sviluppo del nostro porto e sto valutando, appunto, un esposto in Procura per omissione di atti d'ufficio e abuso d'ufficio: è giusto che chi ha funzioni pubbliche si assuma le sue responsabilità e non possiamo esimerci dal sapere se questi comportamenti siano stati messi in atto per favorire qualcuno». Insomma per Brindisi ci sono soltanto fondi solo per una previsione di intermodalità sull'accessibilità del porto: «39 milioni per la realizzazione della vasca di colmata indispensabile a Sant'Apollinare per i tre accosti per navi ro-ro (tir e crociere) che non saranno sufficienti al finire i lavori. Soldi che avevamo e ci stanno solo ridando» ricorda D'Attis e «20 milioni per il banchinamento dell'area di Capo bianco». Insomma Forza Italia sceglie la linea del «Sì». «Sì» alla vasca di colmata, al pontile a briccole, all'insediamento di Edison, all'insediamento del porto di Brindisi nel quadrilatero delle Zes (con Bari Taranto, Gioia Tauro e Napoli). «Sosteniamo, infine, la linea del Presidente della Autorità di Sistema Portuale Patroni Griffi - dice a chiare lettere D'Attis -, la sua proposta di Zona franca a Capobianco e siamo a favore dell'insediamento di Edison dopo i correttivi giunti a seguito del confronto anche e soprattutto con gli operatori ed il parere del NOF (nulla osta di fattibilità)». «A Brindisi - dice il capogruppo in consiglio comunale Roberto Cavallera - c'è un Capobianco buono



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

per tutte le stagioni (il sindaco candida il sito di Capobianco per tra sferimento della Marina Militare, per il progetto Edison, e per la vasca di colmata) viene candidato per tutto ed il contrario di tutto. Il porto bisogno di sviluppo. Nell'atto di indirizzo della pianificazione urbanistica generale si parla di realtà importante, alla fine i fatti sono che l'ordine del giorno approvato all'unanimità ma è rimasto lettera morta perchè non si è mosso nulla eccetto ostacoli di ordine ideologico. Rischiamo di rimanere fuori da tutto». «L'obiettivo di Forza Italia - conclude il consigliere Gianluca Quarta - è quello di presentare atti che possano portare allo sviluppo del porto in via definitiva. Un ordine del giorno c'è già stato, un atto di indirizzo pure, ma nulla si è mosso. Siamo favorevoli a tutte le iniziative di sviluppo. Chiederemo al sindaco un incontro col sindaco nei prossimi giorni per produrre atti concreti».

TERMINALE DI GAS NUOVO SCONTRO SUL PROGETTO

Rossi: «Non esiste nuovo progetto di Edison»

Amati: «Chi vuole sabotare tolga disturbo»

«Non esiste nessun nuovo progetto da parte di Edison». A dirlo è il sindaco Riccardo Rossi dopo una interlocuzione intercorsa con la società. «Martedì 12 gennaio - spiega - ho contattato Edison per chiedere un incontro al fine di avere chiarimenti sul nuovo progetto di banchinamento, relativo al deposito costiero GNL nella nostra città. Edison mi ha riferito che non esiste nessun nuovo progetto, la loro proposta è la stessa presentata l' 8 ottobre 2020 a Brindisi. In quell' occasione vennero sollevati dei dubbi da parte mia e degli operatori portuali in merito alla collocazione del deposito presso Costa Morena Est, essendo le operazioni e l' infrastruttura dell' impianto limitanti per la banchina industriale e l' area più importante per il futuro del **porto**. Ho appreso che allo stato attuale c' è solo un' ipotesi di idee sulle quali stanno ragionando e che qualora diventassero variante di progetto, ne saremo informati con relativa illustrazione». E ancora: «La stessa informazione - conclude il sindaco - l' ho ricevuta dal comandante della Capitaneria di **porto**, Fabrizio Coke, il quale mi ha confermato che al momento circolano delle idee che non sono progetti. È del tutto evidente che ad oggi nulla è cambiato rispetto ad ottobre 2020». Intanto il Presidente della Commissione regionale Bilancio e Programmazione Fabiano Amati spinge sul pedale dell' acceleratore: «Il serbatoio costiero di gas naturale liquefatto proposto da Edison è un ottimo programma industriale e ambientalista. Ora le autorità competenti e l' impresa facciano in fretta, sordi agli spiriti polemici e insensibili alle chiacchiere, concludendo rapidamente il procedimento nella localizzazione concordata con gli operatori portuali», dice. «Un amministratore pubblico ha il compito di scegliere e rendere possibili le cose ritenute utili. Chi vuole aiutare è il benvenuto e chi vuole sabotare è pregato di togliere il disturbo». [A. P.]



Edison, quasi un giallo Il sindaco: sul deposito del gas non esiste un nuovo progetto

«Il progetto del deposito del gas che Edison vuole costruire a Costa Morena Est è sempre quello. Al momento non esiste alcuna variante». Così il sindaco Rossi scrive un nuovo capitolo della polemica che lo vede contrapposto al presidente dell' **Autorità portuale** Patroni Griffi. Quest' ultimo tempo fa aveva parlato della variante, che avrebbe anche incontrato il favore degli operatori portuali, ma ora il sindaco smentisce. «Edison mi ha riferito - dice Rossi - che non esiste nessun nuovo progetto, ma solo un' ipotesi di variante». A pag.12.



Edison, Rossi smentisce Patroni Griffi: «Non esiste un progetto alternativo»

Il sindaco ha contattato l'azienda ed il comandante della Capitaneria

È ancora scontro sulla localizzazione dell' deposito small-scale di gas naturale che Edison vorrebbe realizzare a Costa Morena Est. E che, almeno inizialmente, aveva creato qualche perplessità anche tra gli operatori portuali, preoccupati che l' impianto potesse interferire pesantemente con i traffici che si sviluppano su quella che è una delle poche banchine infrastrutturate ed utili per la movimentazione di merci in tutto il porto. Preoccupazioni rispetto alle quali il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi aveva rassicurato circa la disponibilità di Edison a valutare una modifica al progetto che comportava lo spostamento del deposito verso la radice della banchina, lasciando a disposizione dei traffici degli operatori oltre 300 metri lineari. Il sindaco, tuttavia, contesta questa ricostruzione. Rossi, infatti, ha contattato Edison perché, come aveva annunciato, avrebbe voluto incontrare l' azienda per farsi illustrare il nuovo progetto. «Edison mi ha riferito - chiarisce invece Rossi - che non esiste nessun nuovo progetto, la loro proposta è la stessa presentata l' 8 ottobre 2020 a Brindisi. In quell' occasione vennero sollevati dei dubbi da parte mia e degli operatori portuali in merito alla collocazione del deposito presso Costa Morena Est, essendo le operazioni e l' infrastruttura dell' impianto limitanti per la banchina industriale e l' area più importante per il futuro del porto». Allo stato attuale, aggiunge il sindaco, «c' è solo un' ipotesi di idee sulle quali stanno ragionando e che qualora diventassero variante di progetto, ne saremo informati con relativa illustrazione. La stessa informazione - aggiunge - l' ho ricevuta dal comandante della Capitaneria di porto, Fabrizio Coke, il quale mi ha confermato che al momento circolano delle idee che non sono progetti. È del tutto evidente che ad oggi nulla è cambiato rispetto ad ottobre 2020». Una posizione, almeno in questo caso, condivisa anche dalle associazioni ambientaliste e di cittadinanza attiva. Che, tuttavia, a differenza di Rossi chiede anche studio di fattibilità e, soprattutto, Valutazione d' impatto ambientale. La ricostruzione del sindaco è sostanzialmente confermata dal commissario di Confindustria Brindisi Gabriele Menotti Lippolis, il quale però ribadisce la volontà da parte di Edison di arretrare l' impianto. Modifica che sarà inserita nella fase del progetto esecutivo. La localizzazione, chiarisce Lippolis, «era e rimane quello della banchina di Costa Morena Est. Tanto è vero che il Comitato tecnico regionale della Direzione regionale vigili del fuoco di Puglia ha valutato quel progetto su quell' area il 7 dicembre 2020 in maniera positiva esprimendo, quindi, parere favorevole al nulla osta di fattibilità». Al seguito delle perplessità degli operatori, ribadisce tuttavia il numero uno degli industriali brindisini, «la disponibilità da parte di Edison ad attuare una nuova soluzione a livello tecnico che potrà essere implementata nel progetto, già valutato, da definire in fase esecutiva. In pratica, si tratta di arretrare l' impianto di circa 80 metri verso la radice per lasciare più spazio alla banchina asservita alle attività portuali». La polemica fa sbottare ancora una volta il consigliere regionale Pd Fabiano Amati, per il quale «il serbatoio costiero di gas naturale liquefatto proposto da Edison è un ottimo programma industriale e ambientalista». Proprio alla luce di quella che ritiene la bontà dell' investimento, Amati chiede alle **autorità** competenti ed all' azienda di fare in fretta «sordi agli spiriti polemici e insensibili alle chiacchiere, concludendo rapidamente il procedimento nella localizzazione concordata con gli operatori portuali». Nella pubblica amministrazione, attacca evidentemente riferendosi al sindaco Rossi, che tuttavia





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

non viene mai nominato, «non si sta come giurati in una giuria, pronti a dare i voti su ciò che è buono o cattivo. Un amministratore pubblico ha il compito di scegliere e rendere possibili le cose ritenute utili». Per Amati, quello di Edison è «un programma di maggiore utilizzo del porto di Brindisi attraverso un'attività industriale rispettosa dell'ambiente. Punto e basta. Chi vuole aiutare è il benvenuto e chi vuole sabotare è pregato di togliere il disturbo». Brindisi, conclude il consigliere regionale democratico, «non può più sopportare una classe dirigente parolaia, dedita a espedienti dialettici e impegnata a trasformare le soluzioni in problemi. Brindisi ha bisogno di fatti concreti per tornare a sorridere e dimostrarsi all'altezza della sua grande storia». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Opere strategiche per il porto ferme D' Attis annuncia un esposto in Procura

Un duro atto d' accusa sull' immobilismo del porto, che potrebbe portare anche a strascichi giudiziari. Ieri mattina il deputato brindisino di Forza Italia Mauro D' Attis, in una conferenza stampa a cui erano presenti la coordinatrice cittadina Livia Antonucci ed i due consiglieri comunali Roberto Cavalera e Gianluca Quarta, ha annunciato di valutare un esposto in Procura sulla situazione della vasca di colmata ed il ruolo della Soprintendenza, assieme a quello del Comune, nelle autorizzazioni. In questo contesto, l' esponente azzurro ha comunque annunciato un' interrogazione che chiama in casa tutte le parti interessate dal procedimento, con la possibilità anche di andare oltre con un esposto per omissione di atti d' ufficio e abuso d' ufficio. «Il porto di Brindisi ha lamentato - con la complicità dei brindisini è stato boicottato e questa cosa favorisce qualcuno che ancora non si riesce ad individuare». Con queste premesse, l' idea di Forza Italia è quella di lanciare una serie di iniziative mirate ad accertare le responsabilità. D' Attis, nel dettaglio, assumendosi la responsabilità delle proprie dichiarazioni ha chiamato in causa la Soprintendente di Brindisi, Lecce e Taranto Maria Picarreta. «Il progetto della vasca di colmata è l' accusa che è stata lanciata dal parlamentare è fermo da tre anni e so che recentemente persino la Soprintendenza, evidentemente sollecitata da qualcuno dell' amministrazione comunale, ha cercato di mettere delle zeppe per bloccarlo ulteriormente, persino proponendo a voce di offrire una sorta di avallo in cambio dello smontaggio della colmata di Capobianco». Il tutto nel momento in cui, ricorda D' Attis, «l' **Autorità portuale** candida quest' ultima a zona franca ed il fatto che sia riuscito ad ottenere 20 milioni di euro per il banchinamento di Capobianco dimostra che siamo sulla strada giusta». In questo contesto, l' esponente di Forza Italia ha annunciato una serie di proposte in commissione Bilancio per aumentare la dotazione. Sempre sul tema del porto, D' Attis ha annunciato l' intenzione di procedere con un ulteriore esposto, stavolta alla Corte dei Conti, per accertare un eventuale spreco di soldi per le operazioni di caratterizzazione dei sedimenti della stessa vasca di colmata, che dovranno essere ripetute una volta arrivata l' autorizzazione. Allo stesso modo, l' azzurro ha sottolineato il proprio parere favorevole alla realizzazione del pontile a bricole e la volontà di inserire Brindisi all' interno del cosiddetto quadrilatero delle Zes, così come il sostegno alla realizzazione del progetto di Edison per un deposito di gas naturale liquefatto, anche dopo il sì di operatori portuali ed il parere favorevole al nulla osta di fattibilità. Un altro passaggio del deputato di Forza Italia è stato dedicato al Just transition fund ed al fatto che Brindisi non compaia come destinataria del provvedimento all' interno dell' ultima bozza del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Anche in questo caso, D' Attis ha preannunciato battaglia su alcuni aspetti che riguardano il capoluogo adriatico in particolare all' esame del provvedimento in commissione Bilancio. «Sulla transizione ambientale ed energetica è l' attacco dell' azzurro - Brindisi non è per nulla citata». Il politico, anche sull' onda di alcune dichiarazioni (come quelle da parte di esponenti del governo) che invece assicuravano l' inclusione, ha chiesto che in questo contesto ci sia un documento scritto che attesti la destinazione dei fondi al centro adriatico, impegnandosi a presentare una serie di emendamenti per far sì che Brindisi possa beneficiare «in maniera chiara ed esplicita» dei fondi del Jtf.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

In merito al Cis, invece, il parlamentare ha chiesto uno sforzo complessivo per includere tutti i soggetti interessati, tanto a Brindisi quanto a Lecce. F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

D' Attis: "Porto di Brindisi boicottato, qualcuno ne trae beneficio"

BRINDISI - Un' interrogazione parlamentare e un esposto in Procura. Queste le iniziative tramite le quali il deputato Mauro D' Attis (Forza Italia) intende far luce su chi, a suo dire, sta traendo beneficio da quello che definisce un boicottaggio del porto di Brindisi. La lentezza degli iter autorizzativi della vasca di colmata e del pontile a briccole, oltre ai dubbi riguardanti il Cis (Contratto istituzionale di sviluppo) e il recovery plan, sono stati al centro di una conferenza stampa in modalità smart convocata stamani (giovedì 14 gennaio) dal parlamentare azzurro, sullo sviluppo della città. Riguardo ai Cis di Brindisi e Lecce, D' Attis sostiene che questi "non esistono così come ci sono stati raccontati". Si tratta infatti di un "progettificio" la cui impostazione originaria, secondo la quale ne avrebbero beneficiato sono le città di Brindisi e Lecce, dovrà essere modificata in termini di area vasta, includendo, anche altri Comuni delle due province. "Ancora oggi - dichiara D' Attis - non c' è alcun provvedimento serio in atto sui Cis, un' opportunità che non ci possiamo far scappare". A tal proposito D' Attis, nel rimarcare la mancanza di dialogo istituzionale con il sindaco di Brindisi, invita lo stesso Rossi e il suo omologo di Lecce a costruire la proposta dei Cis coinvolgendo "tutti a partire dai rappresentanti istituzionali (consiglio comunale, parlamentari del posto, consiglio regionale)". Altra opportunità da cogliere è quella del recovery plan, approvato due giorni fa in Consiglio dei ministri e che in prima lettura sarà assegnato alla commissione Bilancio della Camera, di cui D' Attis fa parte. Il problema, però, è che "sulla transizione ambientale ed energetica - dichiara il deputato - Brindisi non è per nulla citata". "E' inserito - spiega il parlamentare - il progetto pilota della decarbonizzazione dei siti di Taranto e del Sulcis", ma "non c' è scritto in nessuna scheda che Brindisi appartiene anche a Taranto". Brindisi, da quanto riferito da D' Attis, compare nella bozza del recovery plan solo a proposito di una previsione sull' accessibilità all' intermodalità nell' area del porto. In particolare sono previsti due finanziamenti: uno da 39 milioni di euro per la vasca di colmata, indispensabile per realizzare a Sant' Apollinare tre accosti che permetterebbero di aumentare il traffico delle navi Ro.Ro; l' altro da venti milioni di euro per il banchinamento di Capobianco. Ma è qui che ci si scontra con i ritardi della burocrazia. D' Attis rimarca infatti come il progetto della vasca di colmata sia in valutazione al ministero dell' Ambiente da tre anni. E' in fase di stallo anche il progetto del pontile a briccole, necessario per rendere più sicuri gli ormeggi presso la banchina di Costa Morena Est e attirare navi più grandi, portando il fondale da 12 a 14 metri di profondità. D' Attis parla di uffici pubblici "che tengono bloccato il porto di Brindisi, compresa l' inerzia del Consiglio dei lavori pubblici". "Tre anni per valutare un progetto di vasca di colmata - afferma - sono troppi. Depositerò una interrogazione su questo punto". Oltre all' interrogazione, D' Attis valuta "la possibilità di deporre presto un esposto alla Procura della Repubblica nei confronti di tutti coloro che sono interessati al procedimento, per i reati di abuso d' ufficio o omissione di atti d' ufficio". "Perché - prosegue - se è vero che i cittadini devono pagare le tasse entro una certa data altrimenti arriva l' Agenzia delle entrate, è giusto che i funzionari dello Stato che non fanno il loro mestiere o che sono complici di richieste politiche che non hanno nulla a che fare con le prescrizioni tecniche e le autorizzazioni, rendano conto anche alla giustizia". Non solo. D' Attis si riserva di presentare un esposto anche alla Corte dei conti sulle spese sostenute per la caratterizzazione dei sedimenti del porto di Brindisi, ai fini della realizzazione della vasca di colmata. "Sono stati spesi 400mila euro - afferma - ma quando poi la vasca di colmata sarà autorizzata, bisognerà rifare le caratterizzazioni". "Il porto di





Brindisi Report

Brindisi

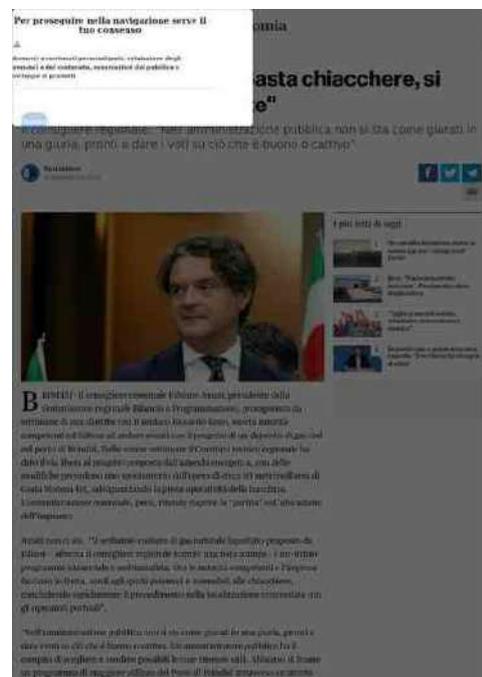
Attis - con la complicità dei brindisini è stato boicottato e questa cosa favorisce qualcuno che non si riesce ad individuare. Vediamo se attraverso queste iniziative riusciremo a individuarlo". D' Attis appoggia inoltre la localizzazione del deposito di gas costiero progettato da Edison nel sito di Costa Morena Est e chiede l' inserimento del porto di Brindisi nel quadrilatero delle Zes. "Sposiamo la linea del presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Ugo Patroni Griffi** - conclude il deputato - e faremo in modo di vigilare sulle omissioni che vengono fatte o volontariamente o strumentalmente sulle progettazioni di Brindisi":

Brindisi Report

Brindisi

Dposito gas, Amati: "Basta chiacchiere, si vada avanti rapidamente"

BRINDISI - Il consigliere comunale Fabiano Amati, presidente della Commissione regionale Bilancio e Programmazione, protagonista da settimane di una diatriba con il sindaco Riccardo Rossi, esorta autorità competenti ed Edison ad andare avanti con il progetto di un deposito di gas Gnl nel **porto** di **Brindisi**. Nelle scorse settimane il Comitato tecnico regionale ha dato il via libera al progetto proposto dall' azienda energetica, con delle modifiche prevedono uno spostamento dell' opera di circa 80 metri nell' area di Costa Morena Est, salvaguardando la piena operatività della banchina. L' amministrazione comunale, però, intende riaprire la "partita" sull' ubicazione dell' impianto. Amati non ci sta. "Il serbatoio costiero di gas naturale liquefatto proposto da Edison - afferma il consigliere regionale tramite una nota stampa - è un ottimo programma industriale e ambientalista. Ora le autorità competenti e l' impresa facciano in fretta, sordi agli spiriti polemici e insensibili alle chiacchiere, concludendo rapidamente il procedimento nella localizzazione concordata con gli operatori portuali". "Nell' amministrazione pubblica non si sta come giurati in una giuria, pronti a dare i voti su ciò che è buono o cattivo. Un amministratore pubblico ha il compito di scegliere e rendere possibili le cose ritenute utili. Abbiamo di fronte un programma di maggiore utilizzo del **Porto** di **Brindisi** attraverso un' attività industriale rispettosa dell' ambiente. Punto e basta. Chi vuole aiutare è il benvenuto e chi vuole sabotare è pregato di togliere il disturbo. **Brindisi** non può più sopportare una classe dirigente parolaia, dedita a espedienti dialettici e impegnata a trasformare le soluzioni in problemi. **Brindisi** ha bisogno di fatti concreti per tornare a sorridere e dimostrarsi all' altezza della sua grande storia".



Brindisi Report

Brindisi

Deposito gas Edison, Rossi: "Non esiste nessun nuovo progetto"

BRINDISI - "Ad oggi nulla è cambiato rispetto ad ottobre 2020". Lo afferma il sindaco di **Brindisi**, Riccardo Rossi, riguardo alla realizzazione di un deposito di gas nel **porto** di **Brindisi**, presentato da Edison. Il Comitato tecnico regionale ha dato il nulla osta al progetto presentato dalla società Edison, in virtù del quale l' impianto verrebbe realizzato nell' area di Costa Morena est. L' azienda ha dato la propria disponibilità ad apportare delle modifiche allo stesso progetto, per venire incontro alle esigenze degli operatori portuali. Ma il primo cittadino chiarisce di aver appreso direttamente da Edison, durante un contatto avvenuto martedì 12 gennaio, "che non esiste nessun nuovo progetto". Si tratta dunque della stessa proposta presentata a istituzioni e operatori portuali lo scorso 8 ottobre. "In quell' occasione - prosegue Rossi - vennero sollevati dei dubbi da parte mia e degli operatori portuali in merito alla collocazione del deposito presso Costa Morena est, essendo le operazioni e l' infrastruttura dell' impianto limitanti per la banchina industriale e l' area più importante per il futuro del **porto**". "Ho appreso - afferma ancora il sindaco - che allo stato attuale c' è solo un' ipotesi di idee sulle quali stanno ragionando e che qualora diventassero variante di progetto, ne saremo informati con relativa illustrazione. La stessa informazione l' ho ricevuta dal comandante della Capitaneria di **porto**, Fabrizio Coke, il quale mi ha confermato che al momento circolano delle idee che non sono progetti. È del tutto evidente che ad oggi nulla è cambiato rispetto ad ottobre 2020". Il consigliere regionale Fabiano Amati, intanto invita le autorità competenti e l' azienda ad andare avanti con il progetto. Ulteriori chiarimenti sul progetto sono arrivati in serata da Confindustria **Brindisi**, attraverso una nota a firma del commissario dell' associazione degli industriali, Gabriele Lippolis. "Onde evitare qualsiasi polemica o mistificazione della realtà, al solo fine di dare un contributo su quanto la stampa sta riportando riguardo all' investimento del deposito costiero Gnl di Edison a **Brindisi** - si legge nella nota - con il presente comunicato teniamo a puntualizzare che il sito sul quale è stato sviluppato il progetto preliminare era e rimane quello della banchina di Costa Morena Est". "Tanto è vero che il Ctr - Direzione Regionale Vigili del Fuoco di Puglia - ha valutato il progetto su quell' area il 7 dicembre 2020 in maniera positiva esprimendo - quindi - parere favorevole al Nulla Osta di Fattibilità, ai sensi del D. Lgs. 105/2015". "Vi è pertanto - afferma ancora Menotti - a seguito delle oggettive perplessità sollevate dagli operatori portuali brindisini, la disponibilità di Edison ad attuare una nuova soluzione a livello tecnico che potrà essere implementata nel progetto, già valutato, da definire in fase esecutiva. In pratica, si tratta di arretrare l' impianto di circa 80 metri verso la radice per lasciare più spazio alla banchina asservita alle attività portuali".



ATTIVITÀ MARITTIMA

Taranto, la strategia turca per rilanciare il porto

La Yilport in sei mesi ha raddoppiato le linee dopo un lungo stop

Domenico Palmiotti

A sei mesi dal riavvio dell'attività dopo cinque anni di fermo totale, il terminal container del porto di Taranto, affidato in concessione ai turchi di Yilport che lo gestiscono con la società San Cataldo Container Terminal (Scct), raddoppia le linee feeder. Queste fanno capo alla compagnia francese Cma-Cgm partecipata da Yilport. Alla intramediterranea Turmed (Turchia, Malta, Italia, Tunisia), si è aggiunta Adrinaf (Algeria, Malta, Italia, Slovenia e Croazia), ma soprattutto nel terminal sta crescendo l'occupazione e si avviano all'operatività le gru di banchina. Già in esercizio la prima dello stock sottoposto a manutenzione. E ieri, intanto, è stato ufficializzato il decreto con cui il ministro Paola De Micheli ha nominato per un secondo mandato Sergio Prete presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, porto di Taranto. «Abbiamo riattivato i traffici intercontinentali e nel 2020 Taranto si è riposizionata sulle mappe internazionali dello shipping e dei traffici commerciali containerizzati quale hub strategico del Mediterraneo» dichiara Raffaella Del Prete, general manager della Scct. Certo, i volumi non sono ancora significativi, Turmed lavora soprattutto con l'import, «ma provate ad immaginare lo start up di un'azienda come la nostra in piena pandemia» commenta Del Prete. In effetti, ottenuta la concessione dall'Autorità portuale a fine luglio 2019, il terminal sarebbe dovuto partire ad aprile 2020, ma il Covid ha fatto slittare tutto a metà luglio. Le due linee feeder caricano e scaricano container in una serie di porti da dove poi le merci raggiungono le destinazioni finali. Turmed ha cadenza bisettimanale mentre Adrinaf settimanale. Quest'ultima da Taranto aggancia i porti adriatici e quelli di Slovenia e Croazia aprendosi così ad ulteriori mercati. «Rispetto al passato, il terminal - spiega Del Prete - sta anche diversificando i propri servizi inserendo gli special cargo e i project cargo, cioè quel tipo di merce che per peso e dimensioni non può essere trasportata in container». «Sono stati avviati e completati con successo - prosegue - sia un'attività di special cargo (spostamento e carico su nave di 2 piattaforme petrolifere), che una di general cargo». Si tratta in quest'ultimo caso dello scarico da una nave mercantile di oltre 100 tubi da circa 13 metri e dal peso di diverse tonnellate cadauno. «I tubi - spiega Del Prete - sono stati posizionati a piazzale per essere caricati su mezzi gommati e raggiungere le destinazioni finali. Nei primi 3 mesi del 2021 - sottolinea la general manager - avremo disponibilità importanti per l'attività del terminal: 2 gru di banchina e 4 gru di piazzale saranno operative entro febbraio». Queste consentiranno di far arrivare al molo polisettoriale navi più grandi e quindi di aumentare il traffico. Sinora, invece, Yilport ha utilizzato le gru a bordo nave che hanno una capacità di movimentazione più limitata. Il personale al lavoro è costituito da 81 ex Taranto container terminal (la società di Evergreen che ha abbandonato il porto nel 2015). Ne restano altri 420 del bacino ex Tct da riassorbire, attualmente in carico all'Agenzia per il lavoro portuale. Anche il porto di Taranto, come tutti gli scali, archivia un 2020 pesante. I dati del primo semestre indicano -31,3%: da 10,737 a 7,380 milioni di tonnellate movimentate. Mentre il bilancio del 2019 sul 2018 segnava -11,3%. «Tra Covid e crisi di ArcelorMittal, che nel 2020 ha prodotto il minimo storico con 3,4 milioni di tonnellate di acciaio, negativi il primo e secondo trimestre, segnali di ripresa invece nel terzo» commenta Prete. In quest'anno si attendono



sia il decollo della Zona franca Doganale (seconda in Italia dopo Trieste) che l'avanzamento del progetto esecutivo del gruppo Ferretti che sullo yard ex Belleli, dopo la bonifica, costruirà yacht. «Ferretti è un nuovo intervento del Contratto



Il Sole 24 Ore

Taranto

istituzionale **Taranto** - afferma Mario Turco, sottosegretario alla presidenza del Consiglio, coordinatore del Contratto istituzionale **Taranto** -, con una previsione di risorse per oltre 170 milioni , di cui 35 per l' accordo di sviluppo, circa 60 per il completamento della bonifica dell' area e oltre 80 di investimenti privati». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, conferma per Prete

Decreto firmato dal ministro De Micheli. Il plauso del sottosegretario Turco

Sergio Prete resta alla guida dell' Autorità di sistema portuale dello Jonio. Il relativo decreto è stato firmato dal ministro alle infrastrutture Paola De Micheli. «Nelle scorse settimane - dice il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Mario Turco - avevo sostenuto la necessità di riconfermare il Presidente Prete affinché non ci fossero ripercussioni sulla prosecuzione delle opere infrastrutturali già avviate all' interno dello scalo jonico». «Nell' anno che si è appena concluso - prosegue Turco - ho avuto modo di lavorare attivamente con il presidente Sergio Prete, nel perimetro del Contratto Istituzionale di Sviluppo per potenziare lo scalo jonico e renderlo competitivo all' interno dello scacchiere del Mediterraneo aggiunge il sottosegretario - Nonostante la pandemia e la conseguente crisi economica, siamo riusciti a realizzare progetti importanti come la realizzazione del Centro Scientifico Merceologico a supporto dei traffici portuali e del settore agroalimentare, il piano di completamento della bonifica e reindustrializzazione dell' area ex yard Belleli per insediamento del Gruppo Ferretti, il trasferimento in capo all' Autorità portuale della realizzazione del progetto Distripark, la cessione dell' ex banchina torpediniere per uso turistico, nonché l' istituzione della Zona Franca Doganale». Soddisfazione per la nomina viene espressa anche da Giancarlo Turi «a nome della Uil tutta, confederale e di categoria».



Prete: «Porto, le grandi sfide per i prossimi quattro anni»

È stato firmato dalla ministra De Micheli il decreto di nomina per la conferma di Sergio Prete alla guida dell' **Autorità di sistema portuale** Mar Ionio. «Un risultato - commenta Prete - che premia il lavoro fatto in questi anni. Il porto di Taranto si è rilanciato grazie all' arrivo di Yilport e molto è stato fatto anche nel settore crocieristico, nonostante i danni della pandemia. Abbiamo grandi progetti anche per i prossimi quattro anni». Unanime il consenso per la nomina. Pignatelli a pag.13.



Prete resta e rilancia «Abbiamo grandi progetti per i prossimi 4 anni»

Dopo la conferma il presidente annuncia «Lo scalo jonico continuerà a crescere»

Alessio PIGNATELLI «Le fibrillazioni romane potevano far temere che la procedura potesse non terminare. L' importante è il risultato e aver fatto un percorso che è stato condiviso a livello territoriale e nazionale». Sergio Prete quindi resta alla carica dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio. Dopo il via libera della commissione della Camera, come anticipato su queste pagine, è arrivato immediatamente il decreto di nomina firmato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Un provvedimento che spazza via qualsiasi dubbio su possibili farraginosità dovute alla crisi governativa in atto. A quasi dieci anni dal suo primo incarico - giugno 2011 - il professore che ha raccolto endorsement da parte di tutte le istituzioni del territorio viene confermato come presidente. Un anniversario importante ma non c' è molto tempo per guardarsi indietro: «C' è la soddisfazione per aver creato un' attenzione sul porto di Taranto a livello internazionale - dice a Quotidiano il presidente Prete -. I prossimi quattro anni saranno caratterizzati da due percorsi contemporanei. Completeremo il ciclo già avviato con l' ultimazione delle opere in corso concretizzando le opportunità. Parallelamente, dobbiamo avviare una stagione di infrastrutture e attività che riguardano diversi progetti e sfide. C' è una nuova ondata». Riferimento in particolare alla riqualificazione della stazione Torpediniere, all' acquario green, all' avvio celere dell' insediamento di Ferretti, alla rivalutazione del progetto Distripark, alla riqualificazione del waterfront di Taranto in collaborazione con il Comune. Quest' ultimo progetto prevede l' arretramento del varco est e quindi l' apertura del porto alla città. Authority e amministrazione comunale stanno collaborando per realizzare un' idea non solo simbolica: allacciare le due realtà e agevolare la simbiosi porto-Taranto. Un piano quadriennale per dare continuità a una gestione che ha dovuto affrontare momenti difficili, in primis la desertificazione dei traffici container dopo l' abbandono di Evergreen. «Delle attività realizzate, la più importante è stata la rivalutazione del terminal contenitori - ricorda Prete -. Essere riusciti ad attrarre un grande imprenditore come Yilport con un progetto così ambizioso è un risultato di cui siamo molto orgogliosi. Per citarne un altro, il lavoro fatto sulle crociere. Sebbene sia quello che ha conseguito i maggiori danni dal Covid, ha portato i suoi frutti». Quest' anno erano in previsione gli scali di 20 navi con 30mila passeggeri più l' avvio della gestione dei servizi di assistenza del più importante operatore indipendente al mondo. Purtroppo, la pandemia ha bloccato tutto e il settore crocieristico è stato tra i più colpiti. «Abbiamo iniziato da poco e siamo arrivati già a questi risultati. Il comparto ha una rilevanza internazionale e questa incertezza non aiuta. Per quest' anno, sono previste 19 prenotazioni ma ovviamente dobbiamo capire l' evolversi della situazione». A proposito di diversificazione, altro aspetto fondamentale sarà la razionalizzazione delle concessioni delle aree portuali da sempre in preponderanza alle realtà industriali. Il focus ovviamente è su ArcelorMittal perché mediaticamente più esposta ma il discorso è generale: «Questa ottimizzazione è già stata fatta, penso all' ex area Cementir dove abbiamo sottratto una banchina e un piazzale proprio in considerazione della riduzione della produzione e quindi dell' utilizzo. Per quanto riguarda lo stabilimento siderurgico, occorrerà vedere il piano industriale nel dettaglio del soggetto industriale per verificare la possibilità di riorganizzare gli spazi e restituire al demanio alcune aree. Ci sono vari progetti



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

tra cui quella di Confindustria ma dobbiamo prima capire gli spazi che eventualmente saranno restituiti al pubblico utilizzo». L' auspicio finale è dettato da qualcosa non molto comune a queste latitudini. Sergio Prete è riuscito a raccogliere, a parte qualche caso, l' appoggio di istituzioni, sindacati e politica. «Voglio ringraziare tutti e l' augurio è che in questi altri quattro anni si possa lavorare in armonia per realizzare una vera diversificazione economica. Per il porto e per tutta la città». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Segnale incoraggiante per la città» È un coro unanime di consensi

E la conferma di Sergio Prete alla presidenza dell' **Autorità** di **sistema** portuale Mar Jonio ha inevitabilmente innescato una serie di reazioni. Per il sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti, senatore Mario Turco «la conferma di Sergio Prete è una notizia importante per la continuità dell' attività di gestione dell' ente. Nelle scorse settimane avevo sostenuto la necessità di riconfermare il presidente Prete affinché non ci fossero ripercussioni sulla prosecuzione delle opere infrastrutturali già avviate all' interno dello scalo jonico. Esprimo quindi grande soddisfazione per la scelta del Ministero dei Trasporti. Nell' anno che si è appena concluso ho avuto modo di lavorare attivamente con il presidente Sergio Prete, nel perimetro del Contratto Istituzionale di Sviluppo per potenziare lo scalo jonico e renderlo competitivo all' interno dello scacchiere del Mediterraneo - aggiunge il sottosegretario -. Nonostante la pandemia e la conseguente crisi economica, siamo riusciti a realizzare progetti importanti come la realizzazione del Centro Scientifico Merceologico a supporto dei traffici portuali e del settore agroalimentare, il piano di completamento della bonifica e reindustrializzazione dell' area ex yard Belleli per insediamento del Gruppo Ferretti, il trasferimento in capo all' **Autorità** portuale della realizzazione del Progetto Distripark, la cessione dell' ex banchina torpediniere per uso turistico, nonché l' istituzione della Zona Franca Doganale. Tali risultati sono arrivati grazie ad una costante collaborazione con l' obiettivo comune di creare sviluppo attorno alla città di Taranto». Anche Confcommercio plaude a questa nomina « particolarmente significativa poiché coincide con la ripresa dell' attività del porto (in concessione al gruppo Yilport) dopo 5 anni di fermo; nel 2021 infatti secondo le previsioni dovrebbe finalmente riprendere il traffico container. Archiviato un 2020 disastroso per Taranto, come per tutta la portualità italiana, si auspica nella ripresa dei traffici marittimi e nella prosecuzione dell' attività di ammodernamento infrastrutturale del porto di Taranto. Nell' ultimo decennio il porto di Taranto ha intrapreso un percorso di diversificazione dei traffici marittimi, molto importante in considerazione di uno sviluppo alternativo dell' economia del territorio alla monocultura industriale e di un rilancio dello scalo tarantino in più direzioni. La riconferma di Prete darà continuità al percorso di diversificazione avviato. Al presidente Prete giungano gli auguri di buon lavoro del Consiglio di Confcommercio Taranto e del presidente, Leonardo Giangrande». Sulla stessa lunghezza d' onda la uil: «A nome della Uil tutta - scrive Giancarlo Turi - Le esprimo la massima soddisfazione per la sua riconferma. Le vicende che riguardano e hanno riguardato il Porto di Taranto rivestono estrema significativa importanza tra gli asset insistenti sul nostro Territorio per il suo sviluppo socio-economico e auspicavamo per autorevolezza, professionalità, visione la Sua riconferma. Le auguriamo, pertanto, buon lavoro e le riconfermiamo la nostra disponibilità a confrontarci sulle questioni che riguardano questa fondamentale infrastruttura per la Comunità, per il Paese». È poi l' intero Consiglio Direttivo del Propeller Club di Taranto con il presidente, Michele Conte, a «esprimere le congratulazioni al Socio e Amico, Sergio Prete. È un segnale importante quello ricevuto dal Governo nazionale che ha saputo ascoltare la voce del territorio e della comunità portuale locale unita nel sostenere che in questo momento storico così delicato per il Porto di Taranto, fosse necessario assicurare continuità all' attuale guida manageriale dell' ente portuale per non arrestare il processo



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

di rilancio dello scalo jonico. In questo percorso potrà contare sul sostegno del Propeller Club Port of Taras che, come sempre, lavorerà per diffondere la cultura del mare e promuovere il rilancio dell' economia marittima nella nostra città». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Taranto

Sergio Prete riconfermato alla guida del porto di Taranto

Dal ministero dei Trasporti il decreto di nomina del presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio

Con apposito decreto, la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha nominato Sergio Prete presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, cioè il porto di Taranto. Per Prete si tratta del secondo mandato, che lo conferma alla guida del porto pugliese per altri quattro anni. - credito immagine in alto.



Prete confermato alla guida di Taranto

Presidente AdSp del Mar Ionio per i prossimi 4 anni

Redazione

TARANTO Sergio Prete è stato riconfermato presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio per i prossimi quattro anni. Avvocato, originario di Taranto, nel suo precedente mandato Prete si era impegnato per dare nuovo impulso al traffico contenitori nello scalo pugliese, culminato con la concessione al gruppo turco Yilport Holding AS del Molo Polisetoriale del porto di Taranto per una durata di quarantanove anni. Appena si è diffusa la notizia, l'intero Consiglio direttivo del Propeller Club di Taranto, insieme al suo presidente, Michele Conte, hanno espresso le congratulazioni al Socio e Amico, Sergio Prete per la conferma ricevuta poco fa, dalla ministra De Micheli, della sua nomina a presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio per il prossimo quadriennio. Il Propeller Club, inoltre, evidenzia come questo sia un segnale importante ricevuto dal Governo nazionale che ha saputo ascoltare la voce del territorio e della comunità portuale locale unita nel sostenere che in questo momento storico così delicato per il porto di Taranto, fosse necessario assicurare continuità all'attuale guida manageriale dell'ente portuale per non arrestare il processo di rilancio dello scalo jonico.

Sappiamo con certezza che il compito assegnato al residente Prete non sarà affatto semplice, tenuto conto della complessità delle vicende che riguardano il nostro porto ed è per questo che vogliamo fargli i nostri migliori auguri per il lavoro che lo aspetta. In questo percorso potrà contare sul sostegno del Propeller Club Port of Taras che, come sempre, lavorerà per diffondere la cultura del mare e promuovere il rilancio dell'economia marittima nella nostra Città.



Taranto, Prete confermato al vertice dell'AdSP

Roma La ministra delle Infrastrutture e trasporti, Paola De Micheli, ha nominato Sergio Prete presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, porto di Taranto. Prete è stato confermato per un secondo mandato quadriennale. Il decreto del ministro De Micheli arriva a valle dell'intesa con la Regione Puglia del 27 novembre scorso e delle audizioni parlamentari, nelle competenti commissioni di Camera e Senato, dello stesso Prete. Commissioni che esprimono un parere consultivo. L'incarico a Prete era scaduto l'8 novembre scorso, poi prorogato per 45 giorni e anch'esso scaduto sotto Natale. Poiché l'iter di nomina non si era ancora perfezionato, a fine anno De Micheli aveva temporaneamente nominato Prete commissario dell'Authority. La nomina commissariale valeva a decorrere dalla notifica del decreto «e fino al ripristino degli organi di vertice», facendo esercitare al commissario i suoi compiti, aveva specificato il ministro. È quindi una nomina ad hoc, «per il lasso temporale strettamente connesso al completamento delle relative procedure al fine di assicurare la regolare prosecuzione dell'attività gestionale dell'ente».



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)

Manfredonia

INFRASTRUTTURE CON IL POTENZIAMENTO ANCHE DEL MOLO INDUSTRIALE

Presto un terminal crocieristico al porto di Manfredonia

L' **Autorità portuale** del basso Adriatico ha presentato i nuovi progetti per il rilancio del porto industriale di Manfredonia, inserito nel network con Bari, Brindisi, Barletta e Monopoli. Ci saranno lavori al molo industriale ma non solo. L' **Autorità** ha annunciato l' appalto per la costruzione del terminal crocieristico per intercettare un traffico turistico che si prevede in forte crescita dopo la pandemia da corona virus. L' **Autorità portuale** del basso Adriatico ha inoltre assegnato ad una cooperativa di pescatori la gestione del mercato ittico. Una decisione attesa da tempo anche per evitare il degrado della struttura.



MANFREDONIA CEDUTA AD UNA COOPERATIVA DI PESCATORI ANCHE LA GESTIONE DEL MERCATO ITTICO SIPONTINO

Da porto industriale a «terminal» per ospitare il traffico crocieristico

Ecco i progetti dell' Autorità portuale per il rilancio dello scalo dauno

MANFREDONIA. Interventi strutturali sul molo alti fondali detto anche porto industriale, terminal crocieristico, firma contratto di cessione del mercato ittico alla cooperativa Produttori ittici: una giornata epocale all' insegna del mare quella che ha visto protagonista il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, del convegno svoltosi all' auditorium "Ser ricchio" di Palazzo Celestini, Traguardi fondamentali per un impegnativo rilancio delle attività legate al mare del golfo non certo casuali ma preceduti da percorsi di studi e ricerche che l' Ente guida del **sistema portuale** che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, ha attivato sin dalla sua istituzione. Fulcro di tale impegno il porto industriale, ultimo emblema di una stagione industriale controversa, ma che da solo può sostenere una economia di grande respiro. «Il porto di Manfredonia è il nodo nevralgico di una vasta area di interesse nazionale» ha chiarito Patroni Griffi. «Una struttura di grande valore operativo mortificata per troppo tempo ma che vogliamo restituire alla sua funzionalità, al ruolo di motore di sviluppo» ha affermato nel presentare il progetto di fattibilità tecnica economica «volto al pieno recupero dell' imponente infrastruttura cangiando i lavori nel Piano nazionale di ripresa e resilienza delineato dal Comitato interministeriale per gli Affari europei». A sostanziare l' iniziativa dell' Asp mAm, l' incoraggiante risalita di traffici portuali. «La riprova della necessità di recuperare e rifunzionalizzare il bacino alto fondali, ripristinandone le peculiari caratteristiche d' uso e incrementando il bacino di utenza» ha osservato Patroni Griffi. «E' anche - ha aggiunto - un dovere morale ripristinare la vitalità di quella struttura che fa parte della storia non solo di Manfredonia del cui panorama è parte essenziale». Apprezzamenti e consensi per l' iniziativa hanno espresso il contrammiraglio Giuseppe Meli, direttore marittimo di Puglia e Basilicata col quale era il comandante della Capitaneria di porto di Manfredonia Giuseppe Turiano, i consiglieri regionali Giandiego Gatta e Paolo Campo, il commissario straordinario al comune di Manfredonia prefetto Vittorio Piscitelli, il sindaco di Monte Sant' Angelo Pierpaolo D' Arienzo. Tra i presenti opportunamente distanziati, operatori portuali a vario titolo, rappresentanze del mondo imprenditoriale. Il ripristino della piena funzionalità della struttura «ben progettata e ben costruita» hanno rimarcato i progettisti ingegneri Franco Di Loverano e Paolo Iusco, nell' illustrare le opere da realizzare (scartata l' ipotesi della demolizione che sarebbe costata quanto speso per la costruzione) consistenti in importanti lavori manutentivi di risanamento corticale delle opere in calcestruzzo armato, di consolidamento delle strutture e di miglioramento del comportamento al sisma, persegue il duplice obiettivo di conservare l' opera e al contempo di conferirle una maggiore capacità di utilizzo, con potenziale conseguente incremento dell' attrattività commerciale dello scalo sipontino. Tra le novità la realizzazione di una seconda corsia di scorrimento affiancata all' esistente utilizzando le traversine di sostegno del pontile. La spesa complessiva è di 120 milioni di euro. Per l' affidamento dei lavori sarà emanato un bando europeo. A completamento della **Autorità portuale** day, l' annuncio dato dal presidente Patroni Griffi che entro un mese tornerà a Manfredonia per inaugurare il terminal crocieristico in costruzione sul molo di ponente del porto storico, e la firma del contratto di concessione del mercato ittico alla cooperativa



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)

Manfredonia

"Produttori ittici" rappresentata dal presidente Luigi Di Nuovo.

Agostinelli incontra il dg dell' Agenzia delle Dogane

Il Commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha incontrato ieri mattina il Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (Adm), Marcello Minenna. Durante l' incontro tra i due sono state affrontate tematiche di interesse comune di particolare rilievo e di grande attualità. La discussione, avvenuta nell' ambito delle reciproche attività di relazioni istituzionali, ha costituito l' occasione per rinsaldare i rapporti di collaborazione nelle diverse attività, che vedono spesso l' **Autorità portuale** e l' Agenzia impegnate in prima fila in tutti i porti e in particolar modo nella realtà dello scalo di transhipment gioiese. Sia Andrea Agostinelli che Marcello Minenna hanno condiviso la necessità di continuare e insistere nella collaborazione attiva fra le due istituzioni che operano nella realtà **portuale**, finalizzata a rendere sempre più efficiente e capillare la rete di controlli delle merci che circolano in porto ma anche a semplificarne la burocrazia, rendendoli più snelli e veloci anche grazie interoperabilità tra il sistema informativo doganale Aida e i sistemi informativi portuali (Port Community System).



Incontro Agostinelli (Autorità portuale Gioia Tauro) e Minenna (ADM), continuare collaborazione

(FERPRESS) Roma, 14 GEN Il Commissario straordinario dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, ha incontrato giovedì 14 gennaio, il Direttore Generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna. Nell'occasione sono state affrontate tematiche di interesse comune di particolare rilievo e di grande attualità. L'incontro, avvenuto nell'ambito delle reciproche attività di relazioni istituzionali, ha costituito l'occasione per rinsaldare i rapporti di collaborazione nelle diverse attività, che vedono spesso l'**Autorità portuale** e l'Agenzia impegnate in prima fila. Entrambi hanno condiviso la necessità di continuare nella collaborazione attiva fra le due istituzioni, finalizzata a rendere sempre più efficiente e capillare la rete di controlli delle merci che circolano in porto ma anche a semplificarne la burocrazia, rendendoli più snelli e veloci anche grazie interoperabilità tra il sistema informativo doganale AIDA e i sistemi informativi portuali (Port Community System).



Gioia Tauro: Agostinelli ha incontrato Minenna

Confermata la collaborazione attiva fra le due istituzioni

Redazione

GIOIA TAURO Il Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha incontrato oggi il Direttore Generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna. Nell'occasione sono state affrontate tematiche di interesse comune di particolare rilievo e di grande attualità. L'incontro, avvenuto nell'ambito delle reciproche attività di relazioni istituzionali, ha costituito l'occasione per rinsaldare i rapporti di collaborazione nelle diverse attività, che vedono spesso l'Autorità portuale e l'Agenzia impegnate in prima fila. Agostinelli e Minenna hanno condiviso la necessità di continuare nella collaborazione attiva fra le due istituzioni, finalizzata a rendere sempre più efficiente e capillare la rete di controlli delle merci che circolano in porto ma anche a semplificarne la burocrazia, rendendoli più snelli e veloci anche grazie interoperabilità tra il sistema informativo doganale AIDA e i sistemi informativi portuali (Port Community System). Ricordiamo, infine, che nei giorni scorsi l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Un passo importante per il futuro dello scalo che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti. L'ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso Giugno aveva indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino, questo il passaggio successivo.



Nulla deve l' Autorità portuale di Gioia Tauro alla Zen Yatch

GAM EDITORI

14 gennaio 2021 - L' Autorità portuale di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yatch per la mancata realizzazione della darsena portuale. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall' Azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal "lucro cessante" e per quelli di immagine generati a Suo dire dalla mancata realizzazione dell' opera. La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell' Ente è stata dichiarata infondata dal Giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l' Autorità portuale di Gioia Tauro, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l' adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, quindi, il Giudice ha evidenziato come l' Ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro.

Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l' Autorità portuale di Gioia Tauro, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d' accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l' Ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi Giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall' Ente. Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell' Autorità portuale, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto di Gioia Tauro, Agostinelli incontra il Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli

Redazione ReggioTV

Il Commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, ha incontrato il Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna. Nell' occasione sono state affrontate tematiche di interesse comune di particolare rilievo e di grande attualità. L' incontro, avvenuto nell' ambito delle reciproche attività di relazioni istituzionali, ha costituito l' occasione per rinsaldare i rapporti di collaborazione nelle diverse attività, che vedono spesso l' **Autorità portuale** e l' Agenzia impegnate in prima fila. Entrambi hanno condiviso la necessità di continuare nella collaborazione attiva fra le due istituzioni, finalizzata a rendere sempre più efficiente e capillare la rete di controlli delle merci che circolano in porto ma anche a semplificarne la burocrazia, rendendoli più snelli e veloci anche grazie interoperabilità tra il sistema informativo doganale AIDA e i sistemi informativi portuali (Port Community System). 14-01-2021 17:30 Condividi NOTIZIE CORRELATE 14-01-2021 - ATTUALITA' Covid. Agenzia delle Entrate: "In Calabria erogati oltre 222 milioni" 31,11 mln per Reggio 14-01-2021 - ATTUALITA' Coronavirus. Nuovo decreto, le misure: coprifuoco, spostamenti, visite amici I dettagli 14-01-2021 - ATTUALITA' Vaccino, Azzolina chiede priorità per il personale della scuola Anief: non possiamo perdere altro tempo, ci sono rischi reali 14-01-2021 - ATTUALITA' Bevacqua: "L' Alta Velocità ferroviaria è un diritto dei calabresi" Necessità ineludibile per lo sviluppo della nostra terra 14-01-2021 - ATTUALITA' Riunione operativa del Comitato Regionale Universitario di Coordinamento della Calabria Tanti i punti all' ordine del giorno ULTIME NEWS ATTUALITA' Svincolo Laureana di Borrello, riunione operativa a Palazzo Campanella Lo svincolo di Laureana di Borrello al centro di un incontro operativo promosso dal presidente del Consiglio regionale della Calabria Giovanni Arruzzolo. Con l' obiettivo di fare il punto della situazione e di ... ATTUALITA' Covid, Arruzzolo: "Il Consiglio regionale della Calabria ospiterà il più grande centro vaccini della città" "Il Consiglio regionale della Calabria ospiterà il più grande centro vaccini della città. Sarà infatti la Sala ... ATTUALITA' Coronavirus. In Calabria 286 nuovi casi positivi, 80 a Reggio In Calabria ad oggi sono stati sottoposti a test 451.787 soggetti per un totale di tamponi eseguiti 473.082 (allo stesso soggetto possono essere effettuati più test). Le persone risultate positive al Coronavirus sono 28.022 (+286 ... ATTUALITA' Coronavirus. Zona bianca, Rt, spostamenti: ecco le misure Zona bianca con una bassa incidenza dell' Rt, nuovi criteri per zone arancioni e rosse, spostamenti e stato d' emergenza con proroga ad aprile. Queste le misure del nuovo decreto ribadite oggi nell' incontro con le Regioni dal ... CRONACA Reggio Calabria. Controlli anticovid: 5 giovani sanzionati per mancato distanziamento Reggio Calabria. Continuano i controlli della polizia locale di Reggio Calabria: sorpresi e sanzionati cinque giovani per violazione delle norme anticovid. Uno di essi, un giovane di 19 ... ATTUALITA' Sanremo Comic Festival, anche la reggina Elmar Elisabetta Marciànò nella giuria Il Festival della Canzone italiana di Sanremo si appresta a festeggiare il suo 71° anniversario, per questa occasione, visto il successo della prima edizione, torna il contest Sanremo Comic ... CRONACA Reggio Calabria. Crollo tetto Auditorium Calipari, avviata la perizia Reggio Calabria. È iniziata oggi, si apprende da una nota dell' ANSA, la perizia sul crollo del tetto dell' auditorium "Nicola Calipari" del Consiglio regionale. Sono in corso i lavori di rimozione ... SPORT Reggina. Il portiere Nicolas Andrade è



un giocatore amaranto Il Presidente Luca Gallo e la Reggina comunicano di aver raggiunto un accordo con l' Udinese Calcio per l' acquisizione a titolo definitivo del calciatore Nicolas David Andrade. Il portiere si lega al club amaranto con un ... CRONACA Reggio Calabria. Tenta di uccidere la madre, arrestato uomo a Pellaro Reggio Calabria. La



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

capillare presenza delle Volanti in città, impiegate secondo le attente e precise linee guida del piano di controllo del territorio, ha permesso agli Agenti dell' Ufficio Prevenzione Generale ... ATTUALITA' Importante donazione del Rotaract Reggio Calabria al reparto di Oncoematologia Pediatrica del Gom Il Rotaract Club Reggio Calabria nuovamente protagonista nel segno della solidarietà nei confronti del Grande Ospedale Metropolitano "Bianchi ... ATTUALITA' Elezioni metropolitane, Siderno ancora una volta senza rappresentanti "Ancora una volta, il consiglio metropolitano non avrà una rappresentanza proveniente dal comune di Siderno, e questo è un grave vulnus democratico". Tra qualche giorno si terranno le elezioni ... CRONACA Brogli alle Comunali. Al via gli interrogatori dei Presidenti di Seggio Reggio Calabria. Sono iniziati in Procura, a Reggio Calabria gli interrogatori dei presidenti di seggio, segretari e scrutatori indagati nell' inchiesta, coordinata dal procuratore Giovanni Bombardieri, che ha ... PROGRAMMI IN EVIDENZA FUORI GIOCO 90 minuti di gioco e fuori... gioco SMASHITS I migliori videoclip musicali del momento con il brio del Vj Filippo Lopresti PIANETA DILETTANTI SU IL SIPARIO! DIRETTA STREAMING OGGI SU RTV Ore 21.20 Aeroplani di Carta Ore 22.30 Sport Heroes #ticker { border:1px solid #ccc; border-radius:5px; margin-top:20px; margin-bottom:10px; padding:20px; padding-top:0px; } #ticker hr { border:0px; color: #0a83c2; background-color: #0a83c2; height: 1px; } #ticker h3 { color:#0a83c2; } #ticker ul { margin:0px; padding:0px; } #ticker ul li { list-style: none; padding-bottom:10px; border-bottom:1px solid #ccc; margin-bottom:10px; } #ticker ul li:last-child { border-bottom:0px; padding-bottom:0px; margin-bottom:0px; } #ticker ul li a { font-family: merriweather,serif; font-size: 14px; font-weight: 700; color:#27242f; } #ticker ul li a span.data { color:#0a83c2; font-size:12px; font-family: sans-serif; }

Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto Gioia Tauro: il Commissario Agostinelli ha incontrato oggi il Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli

Reggio Calabria: il Commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha incontrato oggi il Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli, Marcello Minenna

Il Commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, ha incontrato oggi il Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna. Nell' occasione sono state affrontate tematiche di interesse comune di particolare rilievo e di grande attualità. L' incontro, avvenuto nell' ambito delle reciproche attività di relazioni istituzionali, ha costituito l' occasione per rinsaldare i rapporti di collaborazione nelle diverse attività, che vedono spesso l' **Autorità portuale** e l' Agenzia impegnate in prima fila. Entrambi hanno condiviso la necessità di continuare nella collaborazione attiva fra le due istituzioni, finalizzata a rendere sempre più efficiente e capillare la rete di controlli delle merci che circolano in porto ma anche a semplificarne la burocrazia, rendendoli più snelli e veloci anche grazie interoperabilità tra il sistema informativo doganale AIDA e i sistemi informativi portuali (Port Community System).



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

il piano triennale

A Golfo Aranci l' allungamento della banchina per i traghetti

OLBIA L' **Autorità portuale** volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e pianificare la graduale rivoluzione dei porti galluresi. Si parla di infrastrutture, funzionalità, occupazione, tecnologia e ambiente nell' agenda corposa del Piano operativo triennale 2021-2023, appena approvato insieme agli adeguamenti ai Piani regolatori di Olbia e Cagliari. Oltre alla pianificazione per i porti di Olbia, per la quale si riconfermerà nel prossimo triennio la vocazione sul traffico passeggeri e i mezzi commerciali, particolarmente rilevante sarà la programmazione per lo scalo di Golfo Aranci. Si prospetta una vera rivoluzione per il secondo scalo gallurese, che punta a liberarsi dalla servitù dei binari FdS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità condiviso con Comune e Provincia. Per il porto è previsto l' allungamento della banchina per i traghetti, l' approfondimento dei fondali per rendere agevole l' accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l' ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il Piano concede ampio spazio alla concertazione con il Comune per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l' individuazione di aree per la nautica. Infine Santa Teresa, dove si prevedono il prolungamento della banchina e un nuovo piazzale d' imbarco. «Il Piano esprime una visione di compiuta consapevolezza e maturità - spiega il presidente Massimo Deiana -. Un piano che trasformerà l' Authority da mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, a promotore di una più ampia dimensione economica e sociale, che interessa la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l' energia, la sostenibilità, l' innovazione tecnologica e l' occupazione». (g.d.m.)



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Porto turistico, l' Authority dice sì

Cambiano destinazione i vecchi moli Brin e Bosazza, vicini al centro storico e al nuovo lungomare LA CITTÀ DEL FUTURO»LA NAUTICA

DI GIANDOMENICO MELE

OLBIAPorto turistico e un futuro approdo per maxi yacht. Il progetto per il Molo Brin e quello Bosazza, nel golfo interno di Olbia, dedicato alla nautica da diporto, fa un decisivo passo in avanti. L' **Authority di sistema portuale** della Sardegna, titolare delle aree demaniali, ha completato il primo passaggio per la realizzazione del porto turistico nel centro di Olbia. Un cambio di destinazione d' uso: il "Porto vecchio" da scalo commerciale diventerà dedicato alla nautica da diporto, una volta recepito l' eventuale parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questa la scansione dei passaggi burocratici: l' **Authority** regionale lo ha stabilito con l' approvazione del Piano operativo triennale 2021-2023, quindi il Comitato di gestione, previa consultazione dell' organismo di partenariato della Risorsa mare, ha dato il via libera alla rivoluzione diportistica. Porto turistico. Carte alla mano, l' **Authority** ha infatti concluso la redazione dell' adeguamento tecnico funzionale del Piano regolatore del porto. Il Molo Brin diventerà completamente turistico, aperto quindi solo alle barche da diporto. Il 22 dicembre 2020 il presidente dell' **Autorità portuale** sarda, Massimo Deiana, aveva inviato l' avviso dell' adeguamento tecnico al Comune di Olbia per "l' acquisizione della dichiarazione di non contrasto con i vigenti strumenti urbanistici e con il Puc adottato, propedeutica all' adozione da parte del Comitato di gestione **portuale** e per il successivo inoltro al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il rispettivo parere di competenza". Ottenuti i via libera, potranno partire le opere: una volta che vengano presentate le eventuali proposte progettuali per le aree in concessione. Piano triennale. L' **Autorità di sistema portuale** ha presentato il Piano operativo triennale 2021-2023 per i porti sardi, tra i quali Olbia, approvato dal Comitato di gestione, previa consultazione con l' organismo di partenariato della Risorsa mare. Un piano che ha riconfermato la vocazione di Olbia per il traffico passeggeri e i mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell' Isola Bianca e del porto industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso **portuale** e della viabilità, un' apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Per quanto riguarda la nautica, quindi, l' idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell' area dell' ex stabilimento Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per la nautica nelle due anse del porto interno. Il progetto dovrà quindi essere inviato al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di sua competenza. Il Molo Brin. Nella strategia di sviluppo per la nautica da diporto della banchina sud del Molo Brin e della banchina orientale del Molo vecchio, rientrerà anche l' edificio ex Officine meccaniche Mameli che nel 2013 erano tornate sotto l' egida del Demanio: oggi l' edificio è abbandonato, in cattivo stato di conservazione. In futuro si prevede che sarà utilizzato per servizi portuali connessi alla nautica da diporto. Per la banchina meridionale del Molo Brin (lunga 305 metri e larga 61 metri) e per la banchina orientale del Molo Vecchio (larga 73 metri e lunga 130 metri) è prevista la realizzazione - analogamente all' altra banchina del Molo Brin già utilizzata per l' ormeggio delle imbarcazioni da diporto - di una passerella in legno dotata di tutti gli arredi necessari per consentire l' ormeggio.



Sarà utilizzato il sistema "a pendino" delle imbarcazioni da diporto (bitte, anelloni, corpi morti, catenaria,



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

trappe di ormeggio e pendino) e la realizzazione di tutti gli impianti tecnici e delle colonnine di servizio. È inoltre prevista la realizzazione di un impianto per l' aspirazione delle acque nere delle imbarcazioni che verrà collocato in prossimità della testata del Molo Brin. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Olbia Golfo Aranci

Approvato il Piano Operativo Triennale 2021-2023 dell' AdSP della Sardegna

Ok agli Adeguamenti Tecnico Funzionali ai Piani Regolatori Portuali di Cagliari ed **Olbia**. Oggi il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha approvato il Piano Operativo Triennale 2021-2023 e agli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF) ai Piani Regolatori Portuali di Cagliari ed **Olbia**. La pianificazione per il **porto** di Cagliari per il prossimo triennio prevede: il graduale trasferimento del traffico ro-ro e ro-pax dal **porto** storico all' avamposto ovest del **Porto** Canale (quello est sarà dedicato alla cantieristica nautica); la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso; il potenziamento infrastrutturale del **Porto** Canale con prolungamento delle banchine rinfuse, l'allargamento della canaletta di accesso e l'infrastrutturazione degli spazi retrobanchina. Tutta l' area del **porto** storico cagliaritano verrà destinata a nautica da diporto, con la riqualificazione dell' ex stazione marittima che diventerà area dedicata ai servizi al turismo. Nel POT il **porto** di **Olbia** vede riconfermata la propria vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell' Isola Bianca e del **porto** industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un' apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l' idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell' area ex Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del **porto** interno. Quanto al **porto** di **Porto** Torres, il POT prevede la separazione dei traffici commerciali da quelli dedicati alle rinfuse, con il trasferimento delle navi ro-pax dall' ASI al **porto** civico che, nell' ambito del massiccio intervento di realizzazione dell' Antemurale, verrà sottoposto a dragaggio per favorire l' ormeggio anche di navi da crociera e ad una revisione totale dei servizi ai passeggeri con l' acquisizione del terminal passeggeri e suo collegamento con l' area sterile, la riqualificazione dell' ex mercato ittico in centro direzionale con uffici dell' AdSP, cluster portuale e pesca. Per lo scalo di Golfo Aranci, l' AdSP ha specificato che il POT prevede una vera e propria rivoluzione che punta a liberarsi dalla servitù dei binari delle FS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità alternativa e funzionale condiviso con Comune e Provincia. Per il **porto** è previsto l' allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l' approfondimento dei fondali per rendere agevole l' accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l' ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il POT dà ampio spazio alla concertazione con l' amministrazione comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l' individuazione di aree dedicate alla nautica turistica. Il **porto** di Oristano - Santa Giusta vede la conferma della vocazione per le merci alla rinfusa, con il potenziamento dei banchinamenti esistenti e delle aree retroportuali, ma apre anche all' ipotesi di traffico ro-ro e ai collegamenti ferro-mare con il ripristino della banchina esistente ed il raccordo con la dorsale ferroviaria. Particolare attenzione, visti i risultati positivi del 2019, verrà dedicata al comparto crocieristico con l' individuazione di un' apposita banchina e relativi servizi ai passeggeri. Il prossimo triennio per Portovesme sarà decisivo per la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti con Carloforte e al dragaggio dei fondali. Interventi che consentiranno la definitiva eliminazione della commistione con i traffici merci ed il pieno utilizzo, con il completamento e i dragaggi degli specchi acquei, della





Informare

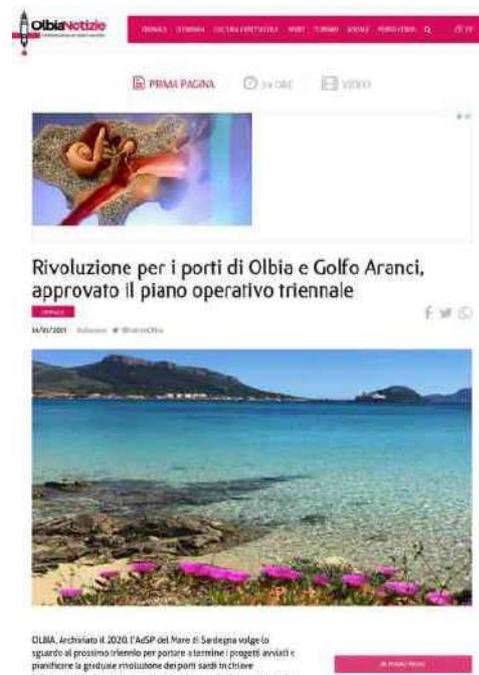
Olbia Golfo Aranci

banchina est. Per lo scalo di Santa Teresa si prevede il prolungamento dell' attuale banchina per consentire la sosta di due unità e la realizzazione di un nuovo piazzale per i mezzi in imbarco.

Rivoluzione per i porti di Olbia e Golfo Aranci, approvato il piano operativo triennale

Redazione

OLBIA. Archiviato il 2020, l' AdSP del Mare di Sardegna volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e pianificare la graduale rivoluzione dei porti sardi in chiave infrastrutturale, funzionale, occupazionale, tecnologica e ambientale. Olbia riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell' Isola Bianca e del **porto** industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un' apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l' idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell' area ex Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del **porto** interno. Rivoluzione anche per lo scalo di Golfo Aranci che punta a liberarsi dalla servitù dei binari delle FS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità alternativa e funzionale condiviso con Comune e Provincia. Per il **porto** è previsto l' allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l' approfondimento dei fondali per rendere agevole l' accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l' ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il POT da ampio spazio alla concertazione con l' amministrazione comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l' individuazione di aree dedicate alla nautica turistica. 'Il Piano Operativo Triennale approvato oggi - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - esprime una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Siamo alla fase di passaggio dalla creazione di un' identità originale ad una pianificazione che, forte dell' esperienza e dello stress test sugli scali di competenza, ci conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle reali vocazioni. E' un piano che trasformerà l' AdSP da mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, a promotore di una più ampia ed articolata dimensione economico-sociale, che interessa la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l' energia, la sostenibilità, l' innovazione tecnologica e, soprattutto, l' occupazione. Una macchina che oggi può dire di aver concluso il suo rodaggio e che, con l' impegno del personale tutto e la sempre presente collaborazione degli organi di governo, di controllo e del cluster portuale, si prepara a sviluppare le più alte prestazioni'. © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione.



L'Unione Sarda

Cagliari

Trasporti. I moli storici del capoluogo ospiteranno navi da crociera, diportisti e cantieri

Il turismo rivoluziona gli scali sardi

Piano triennale approvato: a Cagliari merci e passeggeri al porto canale

La nuova vita del porto di Cagliari è ora nero su bianco. È stato infatti approvato ieri dal Comitato di gestione il Piano Operativo Triennale 2021-23 dell' **Autorità portuale** della Sardegna. Un documento ambizioso che mira nel medio-lungo termine a rivoluzionare i porti sardi. Per quello di Cagliari in particolare si prevede il graduale trasferimento del traffico merci e passeggeri al porto canale, la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso, il potenziamento infrastrutturale del porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse, l' allargamento della canaletta di accesso e l' infrastrutturazione del retrobanchina. Tutta l' area del porto storico cagliaritano verrà quindi destinata a nautica da diporto, con la riqualificazione dell' ex stazione marittima che diventerà area dedicata ai servizi al turismo. Stessa operazione, con destinazione turistica, sarà fatta al molto Brin di Olbia. A Porto Torres, invece, il traffico passeggeri sarà distinto da quello merci. Passato e futuro L' **autorità portuale** sarda si mette così alle spalle un triennio 2018-20 complesso, caratterizzato da importanti riconoscimenti a livello nazionale per il più elevato indice di performance, tempestività nei pagamenti e volumi di traffici passeggeri e merci registrati nonostante la crisi generata dal Covid negli ultimi 12 mesi. Anche il futuro sarà pieno di sfide, tra queste occuperà un posto d' onore la call internazionale, ancora in via di definizione, per il rilascio in concessione del terminal contenitori del Porto Canale di Cagliari. Impegno che, nella programmazione del triennio, viene eletto come «la priorità più urgente e rilevante, sul quale si intensificheranno tutte le azioni necessarie ad assicurare al comparto dei contenitori la maggiore capacità di attrazione possibile in un mercato globale molto complesso, ma ancora competitivo». La rete Al centro del nuovo piano triennale ci sarà inoltre la pianificazione delle funzioni future dei sette porti di sistema. Verrà perciò definito «un criterio guida comune per sviluppare i traffici, perfezionare ed incrementare i servizi ai passeggeri, adottare in tutti gli scali e nelle aree demaniali di competenza un green deal per l' efficientamento energetico e la promozione dell' utilizzo di carburanti poco inquinanti». Nei progetti c' è anche lo stimolo all' iniziativa privata con riqualificazione ed infrastrutturazione delle aree per cantieristica, diportistica e spazi commerciali. Obiettivi «Siamo alla fase di passaggio dalla creazione di un' identità originale ad una pianificazione che ci conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle vocazioni», spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna. «È un piano che trasformerà quindi l' **autorità** da mero gestore di infrastrutture a promotore di una più ampia e articolata dimensione economico-sociale, che interessa la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l' energia, la sostenibilità, l' innovazione tecnologica e, soprattutto, l' occupazione. Una macchina che oggi ha concluso il suo rodaggio». Luca Mascia.



Porto di Cagliari sempre più turistico, navi a Macchiareddu

(ANSA) - CAGLIARI, 14 GEN - Porto di Cagliari sempre più turistico. Con merci e passeggeri che piano piano si trasferiranno al porto canale a Macchiareddu. Lo dice il Pot, il piano operativo triennale 2021-2023 approvato oggi dal Comitato di gestione degli scali marittimi dell' isola. Nel piano anche la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso e il potenziamento del porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse. Olbia riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell' Isola Bianca e del porto industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un' apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l' idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell' area ex Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del porto interno. Interventi anche a Porto Torres e a Golfo Aranci, che punta a liberarsi dei binari e del cavalcavia. Il porto di Oristano-Santa Giusta conferma, invece, la vocazione merci alla rinfusa, ma guarda anche alle crociere. Su Portovesme il prossimo triennio sarà decisivo per la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti con Carloforte e al dragaggio dei fondali. "Il Piano Operativo Triennale approvato oggi - spiega il presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana - esprime una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Siamo alla fase di passaggio dalla creazione di un' identità originale ad una pianificazione che, forte dell' esperienza e dello stress test sugli scali di competenza, ci conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle reali vocazioni". (ANSA).



AdSP del Mare di Sardegna: approvato Piano Operativo Triennale 2021/2023 e gli ATF di Cagliari ed Olbia

Dall'esperienza maturata, il programma per la rivoluzione dell'intera portualità di sistema Sardegna Archiviato il 2020, l'AdSP del Mare di Sardegna volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e pianificare la graduale rivoluzione dei porti sardi in chiave infrastrutturale, funzionale, occupazionale, tecnologica e ambientale. Un'agenda corposa, quella prevista nel Piano Operativo Triennale 2021 - 2023, approvato, questa mattina, dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, insieme agli Adeguaenti Tecnico Funzionali (ATF) ai Piani Regolatori di Cagliari ed Olbia. Un POT, quello approvato, che ' assume una valenza fortemente strategica, nel quale le esperienze maturate nel passato triennio hanno saputo virtuosamente fondersi in una dimensione sistemica, del tutto inedita e complessa, quale quella introdotta dal D.lgs 169/2016 ' che ha unito, sotto un'unica cabina di regia, le due ex Autorità Portuali. Una fase, quella tra il 2018 ed il 2020, nel corso della quale l'AdSP del Mare di Sardegna ha raggiunto un'identità unica ed inedita, e la cui immediata operatività ha consentito il raggiungimento di importanti riconoscimenti a livello nazionale per il più elevato indice di performance (studio presentato nella Napoli Shipping Week 2020), tempestività nei pagamenti (classifica MEF 2019) e volumi di traffici passeggeri e merci registrati (Bollettino Statistico Assoport), senza dimenticare la tenuta sui traffici (- 14 % sulle merci, - 40% sui passeggeri) alla crisi generata dal Covid. Vivacità che non è venuta meno neanche di fronte al lockdown nazionale, nel corso del quale, oltre all'attività ordinaria, sono state portate avanti importanti partite, quali, ad esempio, le gare d'appalto per la piena operatività dei servizi e la salvaguardia di tutti i posti di lavoro nel porto di Olbia - Isola Bianca dopo la scadenza della concessione della Sinergest Spa; ma anche e soprattutto la call internazionale, ancora in via di definizione, per il rilascio in concessione del terminal contenitori del Porto Canale di Cagliari, la madre di tutte le battaglie dell'Ente. Impegno, quest'ultimo, che, nella programmazione del prossimo triennio, viene eletto come ' la priorità più urgente e rilevante, sul quale si intensificheranno tutte le azioni necessarie ad assicurare al comparto dei contenitori la maggiore capacità di attrazione possibile in un mercato globale molto complesso, ma ancora competitivo' . Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei sette porti di sistema. Processo che si integrerà ed articolerà nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), attraverso il quale verrà definito un criterio guida comune per implementare la capacità infrastrutturale di attrazione e generazione dei traffici; perfezionare ed incrementare i servizi ai passeggeri; adottare in tutti gli scali e nelle aree demaniali di competenza un green deal per l'efficientamento energetico e la promozione dell'utilizzo di carburanti a basse emissioni solforose. Non ultimo, favorire l'iniziativa privata, in particolare quella legata al comparto nautico e dei servizi, con rideterminazione, riqualificazione ed infrastrutturazione delle aree dedicate alla cantieristica, alla diportistica e agli spazi commerciali. Rivoluzionarie le proposte del POT, che vengono metaforicamente espresse nel potenziale generato dalla propulsione un'E.L.I.C.A, acronimo che riassume 5 strategie politiche di intervento: Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità. In particolare, per Cagliari , la pianificazione per il prossimo triennio prevede il graduale trasferimento del traffico Ro-Ro e Ro-Pax dal porto storico all'avamposto ovest del porto canale (quello est sarà dedicato alla cantieristica nautica); la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei



varchi di security e di accesso; il potenziamento infrastrutturale del porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse, l'allargamento della canaletta di accesso e l'infrastrutturazione



Informatore Navale

Cagliari

degli spazi retrobanchina. Tutta l'area del porto storico cagliaritano verrà destinata a nautica da diporto, con la riqualificazione dell'ex stazione marittima che diventerà area dedicata ai servizi al turismo. Olbia riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell'Isola Bianca e del porto industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un'apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l'idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell'area ex Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del porto interno. Relativamente a Porto Torres, il POT prevede la tanto attesa separazione dei traffici commerciali da quelli dedicati alle rinfuse, con il trasferimento delle Ro-Pax dall'ASI al porto civico che, nell'ambito del massiccio intervento di realizzazione dell'Antemurale, verrà sottoposto a dragaggio per favorire l'ormeggio anche di navi da crociera e ad una revisione totale dei servizi ai passeggeri con l'acquisizione del terminal passeggeri e suo collegamento con l'area sterile, la riqualificazione dell'ex mercato ittico in centro direzionale con uffici dell'AdSP, cluster portuale e pesca. Rivoluzione anche per lo scalo di Golfo Aranci che punta a liberarsi dalla servitù dei binari delle FS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità alternativa e funzionale condiviso con Comune e Provincia. Per il porto è previsto l'allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l'approfondimento dei fondali per rendere agevole l'accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l'ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il POT dà ampio spazio alla concertazione con l'amministrazione comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l'individuazione di aree dedicate alla nautica turistica. Il porto di Oristano Santa Giusta conferma la vocazione merci alla rinfusa, con il potenziamento dei banchinamenti esistenti e delle aree retroportuali, ma apre anche all'ipotesi di traffico ro-ro e ai collegamenti ferro - mare con il ripristino della banchina esistente ed il raccordo con la dorsale ferroviaria. Particolare attenzione, visti i risultati positivi del 2019, verrà dedicata al comparto crocieristico con l'individuazione di un'apposita banchina e relativi servizi ai passeggeri. Su Portovesme il prossimo triennio sarà decisivo per la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti con Carloforte e al dragaggio dei fondali. Interventi che consentiranno la definitiva eliminazione della commistione con i traffici merci ed il pieno utilizzo, con il completamento ed i dragaggi degli specchi acquei, della banchina est. Non ultimo lo scalo di Santa Teresa per il quale si prevede il prolungamento dell'attuale banchina per consentire la sosta di due unità e la realizzazione di un nuovo piazzale per i mezzi in imbarco. Pianificazione, ma anche tecnologia e sicurezza, con il potenziamento dei servizi di vigilanza su tutti gli scali attraverso un progetto di security su dimensione regionale che prevede, tra l'altro, l'introduzione dell'automazione degli accessi in tutti i porti per passeggeri, trasportatori ed operatori. Nel corso delle riunioni odierne, confermato il pieno raggiungimento degli obiettivi conferiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Presidente per l'anno 2020, sono stati adottati anche gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ai piani regolatori di Cagliari ed Olbia. Provvedimenti che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, conferiranno una nuova destinazione di turismo nautico da diporto alla Marina di Cagliari ed al Molo Brin di Olbia. ' Il Piano Operativo Triennale approvato oggi - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - esprime una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Siamo alla fase di passaggio dalla creazione di un'identità originale ad una pianificazione che, forte dell'esperienza e dello stress test sugli scali di competenza, ci conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle reali vocazioni. E' un piano che trasformerà l'AdSP da mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, a promotore di una più ampia ed articolata dimensione economico-sociale, che interessa la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l'energia, la sostenibilità, l'innovazione tecnologica e, soprattutto,

l'occupazione. Una macchina che oggi può dire di aver concluso il suo rodaggio e che, con l'impegno del personale tutto e la sempre presente collaborazione degli organi di governo, di controllo e del cluster portuale, si prepara a sviluppare le più alte prestazioni '.



Informazioni Marittime

Cagliari

Porti sardi, approvato il Piano Operativo Triennale

Adottati anche gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ai piani regolatori di Cagliari ed Olbia

Un' agenda corposa, quella prevista nel Piano Operativo Triennale 2021 - 2023 approvato oggi dal comitato di gestione dell' AdSP del Mare di Sardegna, previa consultazione con l' organismo di partenariato della Risorsa Mare, insieme agli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF) ai Piani Regolatori di Cagliari ed Olbia. Un POT, quello approvato, che "assume una valenza fortemente strategica, nel quale le esperienze maturate nel passato triennio hanno saputo virtuosamente fondersi in una dimensione sistemica, del tutto inedita e complessa, quale quella introdotta dal D.lgs 169/2016" che ha unito, sotto un' unica cabina di regia, le due ex Autorità Portuali. Una fase, quella tra il 2018 ed il 2020, nel corso della quale l' AdSP del Mare di Sardegna ha raggiunto un' identità unica ed inedita, e la cui immediata operatività ha consentito il raggiungimento di importanti riconoscimenti a livello nazionale per il più elevato indice di performance (studio presentato nella Napoli Shipping Week 2020), tempestività nei pagamenti (classifica MEF 2019) e volumi di traffici passeggeri e merci registrati (Bollettino Statistico **Assoporti**),

senza dimenticare la tenuta sui traffici (- 14 % sulle merci, - 40% sui passeggeri) alla crisi generata dal Covid. Vivacità che non è venuta meno neanche di fronte al lockdown nazionale, nel corso del quale, oltre all' attività ordinaria, sono state portate avanti importanti partite, quali, ad esempio, le gare d' appalto per la piena operatività dei servizi e la salvaguardia di tutti i posti di lavoro nel porto di Olbia - Isola Bianca dopo la scadenza della concessione della Sinergest Spa; ma anche e soprattutto la call internazionale, ancora in via di definizione, per il rilascio in concessione del terminal contenitori del Porto Canale di Cagliari, la madre di tutte le battaglie dell' ente. Impegno, quest' ultimo, che, nella programmazione del prossimo triennio, viene eletto come "la priorità più urgente e rilevante, sul quale si intensificheranno tutte le azioni necessarie ad assicurare al comparto dei contenitori la maggiore capacità di attrazione possibile in un mercato globale molto complesso, ma ancora competitivo". Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei sette porti di sistema. Processo che si integrerà ed articolerà nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), attraverso il quale verrà definito un criterio guida comune per implementare la capacità infrastrutturale di attrazione e generazione dei traffici; perfezionare ed incrementare i servizi ai passeggeri; adottare in tutti gli scali e nelle aree demaniali di competenza un green deal per l' efficientamento energetico e la promozione dell' utilizzo di carburanti a basse emissioni solforose. Non ultimo, favorire l' iniziativa privata, in particolare quella legata al comparto nautico e dei servizi, con rideterminazione, riqualificazione ed infrastrutturazione delle aree dedicate alla cantieristica, alla diportistica e agli spazi commerciali. Rivoluzionarie le proposte del POT, che vengono metaforicamente espresse nel potenziale generato dalla propulsione un' E.L.I.C.A., acronimo che riassume 5 strategie politiche di intervento: Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità. In particolare, per Cagliari , la pianificazione per il prossimo triennio prevede il graduale trasferimento del traffico Ro-Ro e Ro-Pax dal porto storico all' avamposto ovest del porto canale (quello est sarà dedicato alla cantieristica nautica); la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso; il potenziamento infrastrutturale del porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse, l' allargamento della canaletta di accesso e l' infrastrutturazione degli spazi retrobanchina. Tutta l' area del porto storico cagliaritano verrà destinata a nautica da diporto, con la riqualificazione



dell' ex stazione marittima che diventerà area dedicata ai servizi al turismo. Olbia riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell' Isola Bianca e del porto



Informazioni Marittime

Cagliari

industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un' apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l' idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell' area ex Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del porto interno. Relativamente a Porto Torres , il POT prevede la tanto attesa separazione dei traffici commerciali da quelli dedicati alle rinfuse, con il trasferimento delle Ro-Pax dall' ASI al porto civico che, nell' ambito del massiccio intervento di realizzazione dell' Antemurale, verrà sottoposto a dragaggio per favorire l' ormeggio anche di navi da crociera e ad una revisione totale dei servizi ai passeggeri con l' acquisizione del terminal passeggeri e suo collegamento con l' area sterile, la riqualificazione dell' ex mercato ittico in centro direzionale con uffici dell' AdSP, cluster portuale e pesca. Rivoluzione anche per lo scalo di Golfo Aranci che punta a liberarsi dalla servitù dei binari delle FS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità alternativa e funzionale condiviso con Comune e Provincia. Per il porto è previsto l' allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l' approfondimento dei fondali per rendere agevole l' accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l' ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il POT dà ampio spazio alla concertazione con l' amministrazione comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l' individuazione di aree dedicate alla nautica turistica. Il porto di Oristano - Santa Giusta conferma la vocazione merci alla rinfusa, con il potenziamento dei banchinamenti esistenti e delle aree retroportuali, ma apre anche all' ipotesi di traffico ro-ro e ai collegamenti ferro - mare con il ripristino della banchina esistente ed il raccordo con la dorsale ferroviaria. Particolare attenzione, visti i risultati positivi del 2019, verrà dedicata al comparto crocieristico con l' individuazione di un' apposita banchina e relativi servizi ai passeggeri. Su Portovesme il prossimo triennio sarà decisivo per la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti con Carloforte e al dragaggio dei fondali. Interventi che consentiranno la definitiva eliminazione della commistione con i traffici merci ed il pieno utilizzo, con il completamento ed i dragaggi degli specchi acquei, della banchina est. Non ultimo lo scalo di Santa Teresa per il quale si prevede il prolungamento dell' attuale banchina per consentire la sosta di due unità e la realizzazione di un nuovo piazzale per i mezzi in imbarco. Pianificazione, ma anche tecnologia e sicurezza, con il potenziamento dei servizi di vigilanza su tutti gli scali attraverso un progetto di security su dimensione regionale che prevede, tra l' altro, l' introduzione dell' automazione degli accessi in tutti i porti per passeggeri, trasportatori ed operatori. Nel corso delle riunioni odierne, confermato il pieno raggiungimento degli obiettivi conferiti dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al presidente per l' anno 2020, sono stati adottati anche gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ai piani regolatori di Cagliari ed Olbia. Provvedimenti che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, conferiranno una nuova destinazione di turismo nautico da diporto alla Marina di Cagliari ed al Molo Brin di Olbia. "Il Piano Operativo Triennale approvato oggi - spiega Massimo Deiana , presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - esprime una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Siamo alla fase di passaggio dalla creazione di un' identità originale ad una pianificazione che, forte dell' esperienza e dello stress test sugli scali di competenza, ci conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle reali vocazioni. E' un piano che trasformerà l' AdSP da mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, a promotore di una più ampia ed articolata dimensione economico-sociale, che interessa la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l' energia, la sostenibilità, l' innovazione tecnologica e, soprattutto, l' occupazione. Una macchina che oggi può dire di aver concluso il suo rodaggio e che, con l' impegno del personale tutto e la sempre presente collaborazione degli organi di governo, di controllo e del cluster portuale, si prepara a sviluppare le più alte prestazioni".

AdSp Sardegna approva il Pot

Per la rivoluzione dell'intera portualità dell'isola

Redazione

CAGLIARI Approvato il Pot (Piano Operativo Triennale 2021-2023) e gli ATF di Cagliari ed Olbia. Archiviato il 2020, l'AdSp del Mare di Sardegna volge ora lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e pianificare la graduale rivoluzione dei porti sardi in chiave infrastrutturale, funzionale, occupazionale, tecnologica e ambientale. Un'agenda corposa, quella prevista nel Piano Operativo Triennale 2021-2023, approvato, questa mattina, dal Comitato di gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, insieme agli Adegamenti Tecnico Funzionali (ATF) ai Piani Regolatori di Cagliari ed Olbia. Un Pot, quello approvato, che assume una valenza fortemente strategica, nel quale le esperienze maturate nel passato triennio hanno saputo virtuosamente fondersi in una dimensione sistemica, del tutto inedita e complessa, quale quella introdotta dal D.lgs 169/2016 che ha unito, sotto un'unica cabina di regia, le due ex Autorità portuali. Una fase, quella tra il 2018 ed il 2020, nel corso della quale l'AdSp del Mare di Sardegna ha raggiunto un'identità unica ed inedita, e la cui immediata operatività ha consentito il raggiungimento di importanti riconoscimenti a livello nazionale per il più elevato indice di performance (studio presentato nella Napoli Shipping Week 2020), tempestività nei pagamenti (classifica MEF 2019) e volumi di traffici passeggeri e merci registrati (Bollettino Statistico Assoport), senza dimenticare la tenuta sui traffici (- 14 % sulle merci, 40% sui passeggeri) alla crisi generata dal Covid. Vivacità che non è venuta meno neanche di fronte al lockdown nazionale, nel corso del quale, oltre all'attività ordinaria, sono state portate avanti importanti partite, quali, ad esempio, le gare d'appalto per la piena operatività dei servizi e la salvaguardia di tutti i posti di lavoro nel porto di Olbia Isola Bianca dopo la scadenza della concessione della Sinergest Spa; ma anche e soprattutto la call internazionale, ancora in via di definizione, per il rilascio in concessione del terminal contenitori del Porto Canale di Cagliari, la madre di tutte le battaglie dell'Ente. Impegno, quest'ultimo, che, nella programmazione del prossimo triennio, viene eletto come la priorità più urgente e rilevante, sul quale si intensificheranno tutte le azioni necessarie ad assicurare al comparto dei contenitori la maggiore capacità di attrazione possibile in un mercato globale molto complesso, ma ancora competitivo. Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei sette porti di sistema. Processo che si integrerà ed articolerà nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), attraverso il quale verrà definito un criterio guida comune per implementare la capacità infrastrutturale di attrazione e generazione dei traffici; perfezionare ed incrementare i servizi ai passeggeri; adottare in tutti gli scali e nelle aree demaniali di competenza un green deal per l'efficientamento energetico e la promozione dell'utilizzo di carburanti a basse emissioni solforose. Non ultimo, favorire l'iniziativa privata, in particolare quella legata al comparto nautico e dei servizi, con rideterminazione, riqualificazione ed infrastrutturazione delle aree dedicate alla cantieristica, alla diportistica e agli spazi commerciali. Rivoluzionarie le proposte del Pot, che vengono metaforicamente espresse nel potenziale generato dalla propulsione un'E.L.I.C.A, acronimo che riassume 5 strategie politiche di intervento: Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità. In particolare, per Cagliari, la pianificazione per il prossimo triennio



prevede il graduale trasferimento del traffico Ro-Ro e Ro-Pax dal porto storico all'avamposto ovest del porto canale (quello est sarà dedicato alla cantieristica nautica); la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso; il potenziamento infrastrutturale del porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse, l'allargamento della canaletta di accesso e l'infrastrutturazione degli spazi retrobanchina.



Messaggero Marittimo

Cagliari

Tutta l'area del porto storico cagliaritano verrà destinata a nautica da diporto, con la riqualificazione dell'ex stazione marittima che diventerà area dedicata ai servizi al turismo. Olbia riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell'Isola Bianca e del porto industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un'apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l'idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell'area ex Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del porto interno. Relativamente a Porto Torres, il Pot prevede la tanto attesa separazione dei traffici commerciali da quelli dedicati alle rinfuse, con il trasferimento delle Ro-Pax dall'ASI al porto civico che, nell'ambito del massiccio intervento di realizzazione dell'Antemurale, verrà sottoposto a dragaggio per favorire l'ormeggio anche di navi da crociera e ad una revisione totale dei servizi ai passeggeri con l'acquisizione del terminal passeggeri e suo collegamento con l'area sterile, la riqualificazione dell'ex mercato ittico in centro direzionale con uffici dell'AdSP, cluster portuale e pesca. Rivoluzione anche per lo scalo di Golfo Aranci che punta a liberarsi dalla servitù dei binari delle FS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità alternativa e funzionale condiviso con Comune e Provincia. Per il porto è previsto l'allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l'approfondimento dei fondali per rendere agevole l'accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l'ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il POT dà ampio spazio alla concertazione con l'amministrazione comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l'individuazione di aree dedicate alla nautica turistica. Il porto di Oristano Santa Giusta conferma la vocazione merci alla rinfusa, con il potenziamento dei banchinamenti esistenti e delle aree retroportuali, ma apre anche all'ipotesi di traffico ro-ro e ai collegamenti ferro mare con il ripristino della banchina esistente ed il raccordo con la dorsale ferroviaria. Particolare attenzione, visti i risultati positivi del 2019, verrà dedicata al comparto crocieristico con l'individuazione di un'apposita banchina e relativi servizi ai passeggeri. Su Portovesme il prossimo triennio sarà decisivo per la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti con Carloforte e al dragaggio dei fondali. Interventi che consentiranno la definitiva eliminazione della commistione con i traffici merci ed il pieno utilizzo, con il completamento ed i dragaggi degli specchi acquei, della banchina est. Non ultimo lo scalo di Santa Teresa per il quale si prevede il prolungamento dell'attuale banchina per consentire la sosta di due unità e la realizzazione di un nuovo piazzale per i mezzi in imbarco. Pianificazione, ma anche tecnologia e sicurezza, con il potenziamento dei servizi di vigilanza su tutti gli scali attraverso un progetto di security su dimensione regionale che prevede, tra l'altro, l'introduzione dell'automazione degli accessi in tutti i porti per passeggeri, trasportatori ed operatori. Nel corso delle riunioni odierne, confermato il pieno raggiungimento degli obiettivi conferiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Presidente per l'anno 2020, sono stati adottati anche gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ai piani regolatori di Cagliari ed Olbia. Provvedimenti che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, conferiranno una nuova destinazione di turismo nautico da diporto alla Marina di Cagliari ed al Molo Brin di Olbia. Il Piano Operativo Triennale approvato oggi spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna esprime una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Siamo alla fase di passaggio dalla creazione di un'identità originale ad una pianificazione che, forte dell'esperienza e dello stress test sugli scali di competenza, ci conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle reali vocazioni. E' un piano che trasformerà l'AdSP da mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, a promotore di una più ampia ed articolata dimensione economico-sociale, che interessa la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l'energia, la sostenibilità, l'innovazione tecnologica e, soprattutto, l'occupazione. Una macchina che oggi

può dire di aver concluso il suo rodaggio e che, con l'impegno del personale tutto e la sempre presente collaborazione degli organi di governo, di controllo e del cluster portuale, si prepara a sviluppare le più alte prestazioni.



Logistica: il gruppo Grendi chiude il 2020 in crescita

GAM EDITORI

14 gennaio 2021 - Segno positivo per i risultati registrati dal Gruppo Grendi nel 2020 e molti i progetti in cantiere per l' anno appena avviato, a partire dal cambio di una delle navi a noleggio: dalla Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) alla Wedelsborg (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana), ad una nuova linea merci con collegamento trisettimanale tra Marina di Carrara e il Nord Sardegna, al progetto di realizzazione di un terminal merci internazionale a **Cagliari** Lo-Lo (lift on lift off, vale a dire con gru per movimentare il carico delle navi). Tra le nuove iniziative anche l' acquisizione di nuovi spazi per la distribuzione a Bologna. Inoltre le prime indicazioni sul fatturato consolidato del 2020 del Gruppo Grendi vedono una crescita di circa il 12% rispetto al 2019, verso quota 56 milioni di euro. Nel 2020 Grendi Trasporti Marittimi ha messo a segno un incremento del traffico Ro-Ro tra Marina di Carrara e Sardegna di oltre il 17% per un totale di 303.515 metri lineari equivalenti (Maggiori dettagli su volumi e investimenti nel 2020 nell' allegato A). Per quanto riguarda i progetti per il 2021 Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi ha ribadito la centralità della Sardegna nelle strategie di sviluppo del Gruppo: "Per quanto riguarda il Nord dell' isola intendiamo realizzare un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile, per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull' aumento della frequenza settimanale dei collegamenti. Per quanto riguarda, invece, il Sud ribadiamo il nostro impegno e la nostra richiesta per operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto** di **Cagliari**, con vantaggi per l' occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dall' assenza di un soggetto in grado di gestire l' intero terminal internazionale. Nell' anno appena trascorso abbiamo, infine, potenziato l' equipment logistico investendo circa l' 8% del fatturato".



Porto di Cagliari sempre più turistico. Piano approvato, navi a Macchiareddu

Porto di Cagliari sempre più turistico. Con merci e passeggeri che piano piano si trasferiranno al Porto canale a Macchiareddu . Lo dice il Pot , il piano operativo triennale 2021-2023 approvato oggi dal Comitato di gestione degli scali marittimi dell' Isola. Nel piano anche la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso e il potenziamento del porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse. Olbia riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell' Isola Bianca e del porto industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un' apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l' idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell' area ex Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del porto interno. Interventi anche a Porto Torres e a Golfo Aranci , che punta a liberarsi dei binari e del cavalcavia. Il porto di Oristano-Santa Giusta conferma, invece, la vocazione merci alla rinfusa, ma guarda anche alle crociere. Su Portovesme il prossimo triennio sarà decisivo per la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti con Carloforte e al dragaggio dei fondali. "Il Piano approvato oggi - spiega il presidente dell' Adsp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana - esprime una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Siamo alla fase di passaggio dalla creazione di un' identità originale ad una pianificazione che, forte dell' esperienza e dello stress test sugli scali di competenza, ci conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle reali vocazioni".



Piano strategico, fari su opere e servizi

VILLA SAN GIOVANNI Ieri a Palazzo San Giovanni, su convocazione della presidente Aurora Zito, con all'ordine del giorno "ricognizione progetti in corso e in stato revisionale; stato di attuazione delibere consiliari agosto 2020; ricognizione attività trasmissione al MIT", alla presenza del segretario Antonino Cama e dell'architetto Bruno Doldo, si è riunita la Commissione Piano strategico. Lunghissimo l'elenco delle opere in fase di progettazione sotto i riflettori: parcheggio di via Mazzini, polmone di stoccaggio; concorso di idee e di progettazione waterfront, lavori variante di Cannitello, lungomare (fondi Patti per il Sud), ascensore palazzo comunale e Baden Powell, istituto Luigi Nostro, ripascimento e protezione litorale, Piano Spiaggia, piano del colore, antenne di telefonia mobile, PSC, **Autorità Portuale** e nuovo Piano regolatore **portuale**, molo sottoflutto (completamento, trasformazione e futura gestione), demanio marittimo e pratica di trasferimento di Forte Beleno, area ex Agip e progetto di protezione civile, "Bellezza del Creato", PEBA, completamento interventi ex Macello, patrimonio edilizio comunale. Anche i servizi da mettere sotto la lente sono tanti: contratto Sogert (in scadenza ad aprile) e Teleriding, rifiuti e isole ecologiche, verde e parchi, manutenzione strade e segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione, impianto idrico e fognario e manutenzione delle caditoie, cimiteri. La riunione è stata riconvocata per giovedì prossimo, carte alla mano, partendo dalle opere del Decreto ambientale e dai lavori propedeutici alla preparazione, da parte degli uffici preposti, del concorso di idee o concorso di progettazione così come proposto dalla minoranza e deliberato in Giunta ad ottobre 2020. g.c. Si è riunita l'apposita Commissione presieduta da Aurora Zito.



La Regione mette sul piatto 40 milioni. Musumeci: «I sedimenti rimossi saranno impiegati per ricostituire la grande spiaggia di Campofelice»

Termini Imerese, accelerata per il dragaggio del porto

Vertice a Palazzo d' Orleans per il rilancio della costa anche in chiave turistica

Nuova vita per i litorali termitano e campofelicese. Il presidente della Regione, Nello Musumeci, ha convocato un vertice a Palazzo Orleans per «fare il punto sulle procedure che consentiranno di riqualificare e ampliare il porto di Termini Imerese utilizzando, allo stesso tempo, le sabbie dragate dai suoi fondali per il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella». L' idea messa sul tavolo e quella di far convergere due grandi progetti che la Regione sta già portando avanti nel palermitano. Un progetto dove ci sono in ballo almeno 40 milioni di euro per ridare fiato all' economia termitana e di tutta la zona dopo l' abbandono della Fiat, attraverso il rilancio del porto di Termini Imerese ma anche attraverso la salvaguardia del litorale che va dalla città delle terme fino a Cefalù, garantendo anche un sicuro ritorno turistico. Presenti alla riunione gli assessori alle Infrastrutture Marco Falcone, all' Ambiente Toto Cordaro, il segretario generale della presidenza della Regione Maria Mattarella, i dirigenti generali dei dipartimenti Ambiente e Infrastrutture, Beppe Battaglia e Fulvio Bellomo, il direttore dell' Ufficio contro il dissesto idrogeologico Maurizio Croce e il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare della Sicilia occidentale Pasqualino Monti. «Abbiamo voluto mettere attorno allo stesso tavolo - ha dichiarato Musumeci - tutti i soggetti coinvolti per la disamina di una infrastruttura **portuale** che ci sta a cuore, ottimizzando le risorse a disposizione. Si tratta di un' area che, malgrado tutto, conserva enormi potenzialità dal punto di vista commerciale e turistico. Ecco perché, attraverso l' Ufficio contro il dissesto idrogeologico, stiamo verificando anche la possibilità di utilizzare i sedimenti che dovranno essere rimossi per ricostituire la grande spiaggia limitrofa che attende un intervento del genere da ben quindici anni. Un apprezzamento - ha concluso Musumeci - voglio esprimere al presidente Monti per l' impegno e la celerità con cui segue la realizzazione del progetto e la disponibilità alla collaborazione istituzionale». Soddisfatto anche il sindaco di Campofelice, Michela Taravella che afferma: «Proprio grazie ai lavori di dragaggio, cui seguirà una pulitura delle sabbie, si potrà dare impulso al progetto di ripascimento delle coste campofelicesi, luoghi nelle cui vicinanze insistono strutture alberghiere e ricettive di primaria importanza per il territorio». (*DABEL*)



Riqualficazione porto Termini Imerese, vertice su prosieguo progetto

Fare il punto sulle procedure che consentiranno di riqualficare e ampliare il porto di Termini Imerese utilizzando, allo stesso tempo, le sabbie dragate dai suoi fondali per il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella.

Redazione

Fare il punto sulle procedure che consentiranno di riqualficare e ampliare il porto di Termini Imerese utilizzando, allo stesso tempo, le sabbie dragate dai suoi fondali per il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella . A Palazzo Orleans, nel corso di un vertice convocato dal governatore siciliano Nello Musumeci, si è discusso della possibilità di far convergere due grandi progetti che la Regione sta portando avanti nel Palermitano. Da un lato, il rilancio del porto termitano - indispensabile per ridare fiato all' economia della zona dopo l' abbandono della Fiat - dall' altro, la salvaguardia dello splendido litorale che si distende da Termini verso a Cefalù. Alla riunione erano presenti gli assessori all' Ambiente Toto Cordaro e alle Infrastrutture Marco Falcone, il segretario generale della presidenza della Regione Maria Mattarella, i dirigenti generali dei dipartimenti Ambiente e Infrastrutture, Beppe Battaglia e Fulvio Bellomo, il direttore dell' Ufficio contro il dissesto idrogeologico Maurizio Croce e il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale **Pasqualino Monti** "Abbiamo voluto mettere attorno allo stesso tavolo - ha spiegato il presidente Musumeci - tutti i soggetti coinvolti per la disamina di una infrastruttura portuale che ci sta a cuore, ottimizzando le risorse a disposizione. Si tratta di un' area che, malgrado tutto, conserva enormi potenzialità dal punto di vista commerciale e turistico. Ecco perché, attraverso l' Ufficio contro il dissesto idrogeologico, stiamo verificando anche la possibilità di utilizzare i sedimenti che dovranno essere rimossi per ricostituire la grande spiaggia limitrofa che attende un intervento del genere da ben quindici anni. Un apprezzamento voglio esprimere al presidente **Monti** per l' impegno e la celerità con cui segue la realizzazione del progetto e la disponibilità alla collaborazione istituzionale". Il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella, programmato su sei chilometri di costa, fa parte di un progetto da 45 milioni di euro, ma i costi potrebbero essere sensibilmente ridotti sfruttando proprio il lavoro di dragaggio che sarà effettuato dalla Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. L' Ente sta realizzando con la Regione e con il Comune di Termini un progetto da 26 milioni di euro che prevede anche la costruzione di un porticciolo per la nautica da diporto. "Due grandi progetti, quelli su Termini e Campofelice - sottolinea l' assessore Cordaro - che costituiscono la premessa per interventi fondamentali per tutelare l' ambiente, stimolare sviluppo economico e accrescere la funzionalità di questi territori, migliorando la qualità dei servizi e la ricettività turistica. E' un altro esempio della sinergia virtuosa tra diversi rami dell' amministrazione".



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Porti: Termini Imerese, Musumeci convoca un vertice sulla riqualificazione

Redazione

14 Gennaio 2021 Fare il punto sulle procedure che consentiranno di riqualificare e ampliare il porto di Termini Imerese utilizzando, allo stesso tempo, le sabbie dragate dai suoi fondali per il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella. A Palazzo d' Orleans , nel corso di un vertice convocato dal governatore siciliano Nello Musumeci, si è discusso della possibilità di far convergere due grandi progetti che la Regione sta portando avanti nel Palermitano. Da un lato, il rilancio del porto termitano - indispensabile per ridare fiato all' economia della zona dopo l' abbandono della Fiat - dall' altro, la salvaguardia dello splendido litorale che si distende da Termini verso a Cefalù. Alla riunione erano presenti gli assessori all' Ambiente Toto Cordaro e alle Infrastrutture Marco Falcone , il segretario generale della presidenza della Regione Maria Mattarella , i dirigenti generali dei dipartimenti Ambiente e Infrastrutture, Beppe Battaglia e Fulvio Bellomo , il direttore dell' Ufficio contro il dissesto idrogeologico Maurizio Croce e il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale **Pasqualino**

Monti . « Abbiamo voluto mettere attorno allo stesso tavolo - ha spiegato il

presidente Musumeci - tutti i soggetti coinvolti per la disamina di una infrastruttura portuale che ci sta a cuore, ottimizzando le risorse a disposizione. Si tratta di un' area che, malgrado tutto, conserva enormi potenzialità dal punto di vista commerciale e turistico. Ecco perché, attraverso l' Ufficio contro il dissesto idrogeologico, stiamo verificando anche la possibilità di utilizzare i sedimenti che dovranno essere rimossi per ricostituire la grande spiaggia limitrofa che attende un intervento del genere da ben quindici anni. Un apprezzamento voglio esprimere al presidente **Monti** per l' impegno e la celerità con cui segue la realizzazione del progetto e la disponibilità alla collaborazione istituzionale ». Il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella, programmato su sei chilometri di costa, fa parte di un progetto da 45 milioni di euro, ma i costi potrebbero essere sensibilmente ridotti sfruttando proprio il lavoro di dragaggio che sarà effettuato dalla Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. L' Ente sta realizzando con la Regione e con il Comune di Termini un progetto da 26 milioni di euro che prevede anche la costruzione di un porticciolo per la nautica da diporto. « Due grandi progetti, quelli su Termini e Campofelice - sottolinea l' assessore Toto Cordaro - che costituiscono la premessa per interventi fondamentali per tutelare l' ambiente, stimolare sviluppo economico e accrescere la funzionalità di questi territori, migliorando la qualità dei servizi e la ricettività turistica. E' un altro esempio della sinergia virtuosa tra diversi rami dell' amministrazione ». © Riproduzione Riservata.



Portualità: Termini Imerese, Musumeci convoca vertice sulla riqualificazione

di Redazione

Porto Termini Imerese Fare il punto sulle procedure che consentiranno di riqualificare e ampliare il **porto** di Termini Imerese utilizzando, allo stesso tempo, le sabbie dragate dai suoi fondali per il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella. A Palazzo Orleans, nel corso di un vertice convocato dal governatore siciliano Nello Musumeci, si è discusso della possibilità di far convergere due grandi progetti che la Regione sta portando avanti nel Palermitano. Da un lato, il rilancio del **porto** termitano - indispensabile per ridare fiato all' economia della zona dopo l' abbandono della Fiat - dall' altro, la salvaguardia dello splendido litorale che si distende da Termini verso a Cefalù. Alla riunione erano presenti gli assessori all' Ambiente Toto Cordaro e alle Infrastrutture Marco Falcone , il segretario generale della presidenza della Regione Maria Mattarella , i dirigenti generali dei dipartimenti Ambiente e Infrastrutture, Beppe Battaglia e Fulvio Bellomo , il direttore dell' Ufficio contro il dissesto idrogeologico Maurizio Croce e il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale Pasqualino Monti . «Abbiamo voluto mettere attorno allo stesso tavolo - ha spiegato il

presidente Musumeci - tutti i soggetti coinvolti per la disamina di una infrastruttura portuale che ci sta a cuore, ottimizzando le risorse a disposizione. Si tratta di un' area che, malgrado tutto, conserva enormi potenzialità dal punto di vista commerciale e turistico. Ecco perché, attraverso l' Ufficio contro il dissesto idrogeologico, stiamo verificando anche la possibilità di utilizzare i sedimenti che dovranno essere rimossi per ricostituire la grande spiaggia limitrofa che attende un intervento del genere da ben quindici anni. Un apprezzamento voglio esprimere al presidente Monti per l' impegno e la celerità con cui segue la realizzazione del progetto e la disponibilità alla collaborazione istituzionale». Il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella, programmato su sei chilometri di costa, fa parte di un progetto da 45 milioni di euro, ma i costi potrebbero essere sensibilmente ridotti sfruttando proprio il lavoro di dragaggio che sarà effettuato dalla Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. L' Ente sta realizzando con la Regione e con il Comune di Termini un progetto da 26 milioni di euro che prevede anche la costruzione di un porticciolo per la nautica da diporto. «Due grandi progetti, quelli su Termini e Campofelice - sottolinea l' assessore Cordaro - che costituiscono la premessa per interventi fondamentali per tutelare l' ambiente, stimolare sviluppo economico e accrescere la funzionalità di questi territori, migliorando la qualità dei servizi e la ricettività turistica. E' un altro esempio della sinergia virtuosa tra diversi rami dell' amministrazione».



Sicilia Report

Palermo, Termini Imerese

Porti: Termini Imerese, Musumeci convoca vertice sulla riqualificazione

Redazione CT

PALERMO - Fare il punto sulle procedure che consentiranno di riqualificare e ampliare il porto di Termini Imerese utilizzando, allo stesso tempo, le sabbie dragate dai suoi fondali per il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella. A Palazzo Orleans, nel corso di un vertice convocato dal governatore siciliano Nello Musumeci, si è discusso della possibilità di far convergere due grandi progetti che la Regione sta portando avanti nel Palermitano. Da un lato, il rilancio del porto termitano - indispensabile per ridare fiato all' economia della zona dopo l' abbandono della Fiat - dall' altro, la salvaguardia dello splendido litorale che si distende da Termini verso a Cefalù. Alla riunione erano presenti gli assessori all' Ambiente Toto Cordaro e alle Infrastrutture Marco Falcone, il segretario generale della presidenza della Regione Maria Mattarella, i dirigenti generali dei dipartimenti Ambiente e Infrastrutture, Beppe Battaglia e Fulvio Bellomo, il direttore dell' Ufficio contro il dissesto idrogeologico Maurizio Croce e il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale **Pasqualino Monti**

«Abbiamo voluto mettere attorno allo stesso tavolo - ha spiegato il presidente Musumeci - tutti i soggetti coinvolti per la disamina di una infrastruttura portuale che ci sta a cuore, ottimizzando le risorse a disposizione. Si tratta di un' area che, malgrado tutto, conserva enormi potenzialità dal punto di vista commerciale e turistico. Ecco perché, attraverso l' Ufficio contro il dissesto idrogeologico, stiamo verificando anche la possibilità di utilizzare i sedimenti che dovranno essere rimossi per ricostituire la grande spiaggia limitrofa che attende un intervento del genere da ben quindici anni. Un apprezzamento voglio esprimere al presidente **Monti** per l' impegno e la celerità con cui segue la realizzazione del progetto e la disponibilità alla collaborazione istituzionale». Il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella, programmato su sei chilometri di costa, fa parte di un progetto da 45 milioni di euro, ma i costi potrebbero essere sensibilmente ridotti sfruttando proprio il lavoro di dragaggio che sarà effettuato dalla Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. L' Ente sta realizzando con la Regione e con il Comune di Termini un progetto da 26 milioni di euro che prevede anche la costruzione di un porticciolo per la nautica da diporto. «Due grandi progetti, quelli su Termini e Campofelice - sottolinea l' assessore Cordaro - che costituiscono la premessa per interventi fondamentali per tutelare l' ambiente, stimolare sviluppo economico e accrescere la funzionalità di questi territori, migliorando la qualità dei servizi e la ricettività turistica. E' un altro esempio della sinergia virtuosa tra diversi rami dell' amministrazione».



Porto Termini Imerese: vertice di Musumeci per la riqualifica

A Palazzo Orleans , nel corso di un vertice convocato dal governatore siciliano Nello Musumeci , si è fatto il punto sulle procedure che consentiranno di riqualificare e ampliare il **porto** di Termini Imerese utilizzando, allo stesso tempo, le sabbie dragate dai suoi fondali per il ripascimento della spiaggia di Campofelice di Roccella . Il ripascimento della spiaggia fa parte di un progetto da 45 milioni di euro, ma i costi potrebbero essere sensibilmente ridotti sfruttando il lavoro di dragaggio che sarà effettuato. L' Ente sta realizzando con la Regione e con il Comune di Termini un progetto da 26 milioni di euro che prevede anche la costruzione di un porticciolo per la nautica da diporto. Alla riunione erano presenti gli assessori all' Ambiente Toto Cordaro e alle Infrastrutture Marco Falcone , il segretario generale della presidenza della Regione Maria Mattarella , i dirigenti generali dei dipartimenti Ambiente e Infrastrutture, Beppe Battaglia e Fulvio Bellomo , il direttore dell' Ufficio contro il dissesto idrogeologico Maurizio Croce e il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale Pasqualino Monti . "Si tratta di un' area che, malgrado tutto, conserva enormi potenzialità dal punto di vista commerciale e turistico - dichiara Musumeci -. Ecco perché, attraverso l' Ufficio contro il dissesto idrogeologico, stiamo verificando anche la possibilità di utilizzare i sedimenti che dovranno essere rimossi per ricostituire la grande spiaggia limitrofa che attende un intervento del genere da ben quindici anni". " Due grandi progetti, quelli su Termini e Campofelice - sottolinea l' assessore Cordaro - che costituiscono la premessa per interventi fondamentali per tutelare l' ambiente, stimolare sviluppo economico e accrescere la funzionalità di questi territori, migliorando la qualità dei servizi e la ricettività turistica". **LEGGI ANCHE ASPIRANTI MODELLE COSTRETTE A PROSTITUIRSI: TRE ARRESTI A PALERMO.**



Shipping Italy

Focus

Duci: Il ricorso alla Corte di Giustizia Ue? Solo un modo per rimandare le conseguenze

Che la politica (i governi dell'ultimo decennio) abbia enormi responsabilità su come sia stata malgestita in Italia la questione della tassazione dei porti sono tutti concordi. A vivacizzare però il dibattito sul tema organizzato da Assiterminal ci ha pensato Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confrtrasporto, che ha definito la decisione della ministra dei trasporti, Paola De Micheli, di ricorrere contro la decisione di Bruxelles alla Corte di Giustizia Europea l'unica strada percorribile ma, soprattutto, un modo per rinviare il problema e scaricarlo ancora una volta sui governi a venire. È stato un errore come siamo arrivati a difenderci di fronte a un provvedimento che l'Unione Europea ha fatto di tutto per non compiere negli anni passati, ma che ci ha visto difendere con un muro contro muro. Oggi il provvedimento è utile perché consente di prendere tempo. Solo quello sono state le parole di Duci. Che poi ha aggiunto: Di fronte a una situazione che ci vede come unici su 22, e uno dei tre su 22, su una particolare modalità di contabilità e sul pagamento di imposte, ritengo sia difficile vincere il ricorso ma spero di sbagliarmi. Se anche un paese potente nel contesto comunitario come la Francia è uscito soccombente con una posizione di difesa che era meno rigida di quella italiana. Il vicepresidente di Confrtrasporto più nel dettaglio ha spiegato quanto segue: A me non sembra che l'Unione Europea ci abbia toccato in maniera diretta sul modello giuridico dei porti. Ci dicono in maniera chiara e identificano determinate attività come economiche e altre come non economiche. Le non economiche non vanno chiaramente tassate (ad esempio spese per la sicurezza), mentre dicono che cioè che è economico va tassato. Negli altri paesi dell'Unione Europa, su 27 che siamo rimasti ne abbiamo 22 che hanno porti marittimi; di questi, 21 (a eccezione dell'Italia) vedono la contabilità degli organi che regolamentano e gestiscono i porti tenuti con modalità privatistiche. Sempre di quei 22, poi, 19 prevedono il pagamento delle imposte su alcuni dei redditi prodotti dalle port authority. Dall'Europa non stanno dicendo che i porti italiani non sono enti pubblici ma sostengono che, anche essendo ente pubblico, se svolge un'attività di tipo economico quell'attività va tassata. Ci siamo ritrovati con un provvedimento secondo il quale anche le tasse portuali, oltre ai canoni demaniali, sono da considerarsi attività economica precisa il vicepresidente di Confrtrasporto. Rimontare adesso un giudizio personalmente la vedo difficilissima. Credo che il Governo sia obbligato ad andare in giudizio in questo momento ma per prendere del tempo, per spostare le conseguenze di quello che sta succedendo. Avremo preso 24 o 36 mesi di tempo, ma che quella partita ce la siamo peggiorata con le nostre mani dobbiamo dircelo all'interno del cluster. Abbiamo avuto un'incapacità di spiegarci e di sostenere le nostre tesi che dovrebbe porci di fronte qualche domanda come settore. Duci ha concluso il suo intervento dichiarando che la Spagna è stata più furba: dal 2020 tassa i porti ma sulle voci che ha detto lei alla Commissione Europea su cosa è non è attività economica. La Spagna era nelle nostre condizioni: poteva mantenere una posizione rigida ed è stata un po' più tattica nel difendere determinate posizioni.



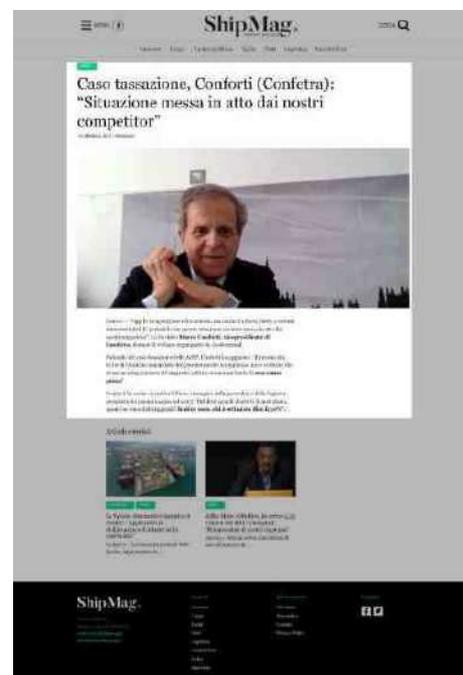
Mattioli: L'efficienza dei porti è il gap da affrontare

Genova Quello della tassazione dei porti è un tema che seguiamo con interesse, ha detto il presidente di Confitarma Mario Mattioli in occasione del webinar organizzato da Assiterminal. Ciò che chiediamo, come armatori, è efficienza. Sia dal punto di vista dei costi dell'approdo, che deve essere il più basso possibile senza intaccare gli importantissimi criteri di sicurezza, sia sui tempi. Il grande tema è quello della sosta e dello sdoganamento della merce: è anche per questo che buona parte della nostra industria si approvvigiona in Nord Europa anziché in Italia. Purtroppo il gap logistico è importante, vale intorno ai 70 miliardi di euro secondo una stima di Confindustria. In teoria l'Italia, che dovrebbe essere la porta d'Europa, non lo è nemmeno di se stessa. Guardiamo le Alpi con le spalle rivolte al mare, ma dovremmo fare il contrario. Questo, per noi, è motivo di doglianza. Sono d'accordo con il presidente Becce ha aggiunto Mattoli quando dice che nel settore ci sono troppe voci, spesso non sintonizzate. E guardo con estremo interesse al progetto di riavvicinamento tra Assiterminal e Assologistica. Le divisioni danno alibi per non decidere. Ne approfitto per lanciare un piccolo segnale: ogni associazione ha una mission, perché non rafforziamo la Federazione del mare?.



Caso tassazione, Conforti (Confetra): Situazione messa in atto dai nostri competitor

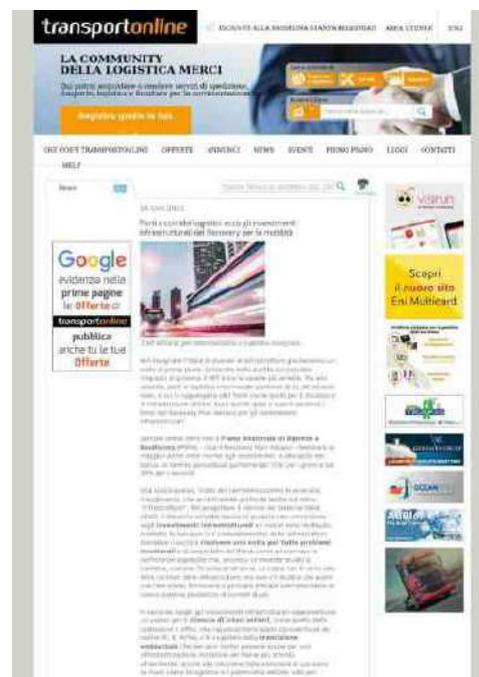
Genova Oggi la competizione è fra aziende, ma anche fra Paesi, lobby e sistemi amministrativi. E' probabile che questa situazione sia stata messa in atto dai nostri competitor. Lo ha detto Marco Conforti, vicepresidente di Confetra, durante il webinar organizzato da Assiterminal. Parlando del caso tassazione delle **AdSP**, Conforti ha aggiunto: Il ricorso alla Corte di Giustizia annunciato dal governo merita un applauso, ma è evidente che senza un adeguamento del supporto politico stiamo parlando di una causa persa. Conforti ha anche ricordato il Piano strategico della portualità e della logistica presentato in pompa magna nel 2015: Dei dieci grandi obiettivi di quel piano, quanti ne sono stati raggiunti? Io dico zero, chi è ottimista dice il 30%.



Porti e corridoi logistici: ecco gli investimenti infrastrutturali del Recovery per la mobilità

3,68 miliardi per intermodalità e logistica integrata. Nel disegnare l'Italia di domani le infrastrutture giocheranno un ruolo di primo piano, tanto che nella partita sul possibile rimpasto di governo il MIT è tra le caselle più ambite. Tra alta velocità, porti e logistica intermodale parliamo di 31,98 miliardi euro, a cui si aggiungono altri fondi come quelli per il dissesto e le infrastrutture idriche. Ecco quindi quali e quanti saranno i fondi del Recovery Plan italiano per gli investimenti infrastrutturali. Sembra ormai certo che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - cioè il Recovery Plan italiano - destinerà la maggior parte delle risorse agli investimenti, a discapito dei bonus. In termini percentuali parliamo del 70% per i primi e del 30% per i secondi. Una scelta questa, frutto del confronto-scontro in seno alla maggioranza, che avrà ricadute profonde anche sul tema infrastrutture. Nel progettare il rilancio del Sistema-Italia, infatti, il Governo avrebbe deciso di puntare con convinzione sugli investimenti infrastrutturali e i motivi sono molteplici. Anzitutto lo sviluppo (e il completamento) delle infrastrutture dovrebbe riuscire a risolvere una volta per tutte problemi strutturali e di lunga data del Paese come ad esempio le inefficienze logistiche che, secondo un recente studio di Confetra, costano 70 miliardi all'anno. La colpa non è certo solo delle carenze delle infrastrutture, ma non c'è dubbio che avere una rete viaria, ferroviaria e portuale efficace permetterebbe al nostro sistema produttivo di correre di più. In secondo luogo, gli investimenti infrastrutturali rappresentano un volano per il rilancio di interi settori, come quello delle costruzioni e affini, che rappresentano quote considerevoli del nostro Pil. E, infine, c'è il capitolo della transizione ambientale che per ovvi motivi passerà anche per una infrastrutturazione materiale del Paese più attenta all'ambiente, grazie alla riduzione delle emissioni di gas serra su fronti come la logistica o il patrimonio edilizio, solo per citarne alcuni. Le infrastrutture nel Recovery Plan italiano

Entrando nel merito del Piano, il tema infrastrutture si rintraccia principalmente in due delle sei missioni del Piano. La missione n. 2 Rivoluzione verde e transizione ecologica, con i fondi per il trasporto rapido di massa (TPL), il contrasto al dissesto idrogeologico, l'efficienza energetica del patrimonio edilizio (incluso quello pubblico) e le infrastrutture idriche. E la missione n. 3 Infrastrutture per una mobilità sostenibile che punta invece a completare entro il 2026, una prima e significativa tappa di un percorso di più lungo termine verso la realizzazione di un sistema infrastrutturale moderno, spiega il Piano, aggiungendo risorse a progetti già esistenti e accelerandoli, nonché introducendone di nuovi. L'obiettivo è infatti quello di realizzare e completare opere che fanno parte di progetti infrastrutturali europei o che vadano a colmare lacune che hanno sin qui penalizzato lo sviluppo economico del Paese e, in particolare, del Mezzogiorno e delle Isole. Per far ciò la missione prevede due componenti: L'Alta velocità di rete e la manutenzione stradale 4.0; L'intermodalità e la logistica integrata. 28,3 miliardi per le grandi linee di comunicazione La prima componente della terza missione del PNRR potrà contare su 28,3 miliardi di euro, di cui oltre 17 miliardi dovrebbero essere rappresentati da risorse aggiuntive (inclusa però una quota del Fondo sviluppo e coesione che era già prevista ma che non era stata ancora indirizzata ad interventi puntuali). Cinque le proposte di interventi infrastrutturali previste. Anzitutto l'alta velocità e la velocizzazione della rete per passeggeri e merci, per favorire la connettività del territorio ed il passaggio del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze. In questo ambito rientrano interventi ampiamente previsti, come la conclusione della direttrice Napoli-Bari o la linea Palermo-Catania-Messina, inseriti anche tra le opere che dovrebbero essere commissariate per accelerarne la realizzazione.





Transportonline

Focus

poi altre quattro direttrici di investimento: il completamento dei corridoi ferroviari TEN-T e quello delle tratte di valico; il potenziamento dei nodi e delle direttrici ferroviarie; la riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud a favore delle regioni meridionali. Spazio infine ad una grande stagione di interventi di messa in sicurezza della rete stradale , con interventi che prevederanno una forte componente di ammodernamento tecnologico e la messa in campo di un sistema di monitoraggio digitale avanzato per una maggiore sicurezza delle infrastrutture stradali a fronte dei rischi sismici, di dissesto e di incidentalità. 3,68 miliardi per intermodalità e logistica integrata La seconda componente della missione n. 3 è invece quella che guarda alla logistica e in particolare al sistema portuale . Il traffico merci intermodale in Italia è tipicamente terrestre, gomma-ferro, ma è inefficiente il collegamento con il traffico marittimo, si legge infatti nel documento. Considerando che i terminali dei corridoi ferroviari merci sono spesso dei porti, risulta dirimente, ai fini di un rapido collegamento fra la linea ferroviaria e l'infrastruttura portuale, per migliorare la competitività dei porti italiani, la realizzazione del cosiddetto ultimo miglio . A causa delle inefficienze del settore, le nostre imprese pagano, infatti, un extra costo della logistica superiore dell'11% rispetto alla media europea, illustra la bozza di PNNR. Un fardello troppo pesante per lo sviluppo economico di tutto il Paese, anche a luce di quel preoccupante -40,5% di traffico marittimo registrato nel secondo semestre 2020 dai nostri porti , a fronte di una media europea del - 17%. In tale contesto, quindi, la seconda componente della Missione n. 3 attiene al miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti in chiave green: considerando i porti non solo punti di transito, ma integratori del sistema mare-terra; proponendo un'offerta logistica efficace ed affidabile per i trasporti inland da/per le destinazioni finali; creando una massa critica che consenta economie di scala ed efficienze in termini ambientali, e sviluppando i traffici verso l'area geograficamente a Nord delle Alpi; realizzando una serie di interventi sistemici, l'accessibilità portuale e dei collegamenti ferroviari e stradali con i porti (ultimo miglio); migliorando la situazione ambientale e riducendo le emissioni climalteranti dei porti (riducendo le emissioni inquinanti da combustibili fossili sia degli edifici, che degli impianti, che dei mezzi di servizio sia terrestri che navali). Anche in questo caso figurano alcune opere che potrebbero essere commissariate , come la realizzazione della nuova diga foranea di Genova , necessaria per consentire la navigazione a doppio senso e un bacino di evoluzione adeguato per le grandi navi operanti oggi nel porto ligure.