



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 16 gennaio 2021**



Prime Pagine

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

Primo Piano

15/01/2021	Ansa	25
<hr/>		
15/01/2021	Messaggero Marittimo	26
<hr/>		
Rossi: "Lavorare bene per risolvere questione tassazione"		<i>Redazione</i>

Trieste

15/01/2021	Ansa	27
<hr/>		
Porti: Trieste avrà collegamento ferrovia con Interporto Pn		

16/01/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 11	<i>Barbara Ganz</i>	28
<hr/>				
16/01/2021	Il Piccolo	Pagina 20	<i>DIEGO D'AMELIO</i>	30
<hr/>				
16/01/2021	Messaggero Veneto	Pagina 19	<i>ENRI LISETTO</i>	32
<hr/>				
16/01/2021	Messaggero Veneto	Pagina 19	<i>E.L.</i>	33
<hr/>				
16/01/2021	Il Piccolo	Pagina 10	<i>GIOVANNI TOMASIN</i>	34
<hr/>				
16/01/2021	Il Piccolo	Pagina 20	<i>D.D.A.</i>	36
<hr/>				
16/01/2021	Il Piccolo	Pagina 21	<i>D. D. A.</i>	37
<hr/>				
16/01/2021	Il Piccolo	Pagina 27	<i>LINDA CAGLIONI</i>	38
<hr/>				
16/01/2021	Il Piccolo	Pagina 34		40
<hr/>				
15/01/2021	Informare			41
<hr/>				

Venezia

16/01/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 11		42
<hr/>				
16/01/2021	Corriere del Veneto	Pagina 10	<i>F. B. - Mo. Zi.</i>	43
<hr/>				
16/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 35	<i>DAVIDE TAMIELLO</i>	45
<hr/>				
16/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 35		47
<hr/>				
16/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 23	<i>FRANCESCO FURLAN</i>	48
<hr/>				
15/01/2021	Shipping Italy			50
<hr/>				
16/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 37		51
<hr/>				
16/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 29	<i>ELISABETTA B. ANZOLETTI</i>	52
<hr/>				

Savona, Vado

16/01/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 45		53
<hr/>				
16/01/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 45		54
<hr/>				
15/01/2021	BizJournal Liguria			55
<hr/>				
15/01/2021	Il Vostro Giornale			56
<hr/>				

15/01/2021	Savona News		58
Savona, 40 milioni per realizzare tre linee elettriche da Vado a Varazze: chiesto il finanziamento al Mit			

Genova, Voltri

16/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		59
Spinelli "Subito la nuova diga Con il Terzo Valico concluso Genova sarà un porto europeo"			
16/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 15		61
Sintonia diga-città per crescere davvero			
15/01/2021	BizJournal Liguria		63
Sansa: «A Primocanale altri 61 mila euro dal porto»			
15/01/2021	PrimoCanale.it		64
Diga, stasera il secondo appuntamento con il dibattito pubblico			
15/01/2021	PrimoCanale.it		65
Dibattito nuova diga: "L' opera economicamente sostenibile"			
15/01/2021	Riviera 24		69
Sansa «A Primocanale altri 61.000 euro dal porto dell' amico di Toti»			
15/01/2021	PrimoCanale.it		70
Porto di Genova, Vianello: "Ente Bacini non inquina e deve restare pubblico"			
15/01/2021	BizJournal Liguria		72
Idee innovative per economia circolare, un contest supportato dall' Adsl mar Ligure Orientale			
15/01/2021	Informare		73
In calo il tasso di incidentalità al container terminal genovese di PSA Genova Pra'			
15/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	74
Migliorata la sicurezza al PSA Genova Pra'			
15/01/2021	Sea Reporter		75
PSA Genova Prà, Sicurezza: migliorano i dati nel 2020			
15/01/2021	Ship Mag		76
OCEAN Alliance conferma nel 2021 gli scali in Italia: due servizi a Genova e Spezia, uno a Trieste			
15/01/2021	Shipping Italy		77
I porti di Genova, Spezia e Trieste confermati nella programmazione 2021 di Ocean Alliance			
15/01/2021	Ship Mag		78
Al VTE il numero di incidenti più basso di sempre nel 2020. E scatta il bonus premio di 100 euro per i dipendenti			
15/01/2021	Genova24		79
Autostrade: "In Liguria cantieri fino a giugno, tregua in estate". Ma il Mit diserta il tavolo			

La Spezia

16/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		80
Spezia, gli operatori da Sommariva "Spingere su infrastrutture e digitale"			
16/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 26	<i>L.IV.</i>	81
La nave Costa Deliziosa toccherà anche la Spezia			
16/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 26	<i>L.IV.</i>	82
Recuperare e riciclare gli scarti portuali, bandito un concorso			
16/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 55		83
Gestione dei rifiuti L' Authority di Spezia partecipa al contest			
15/01/2021	Ansa		84
Porto Spezia partecipa a contest per gestione rifiuti			
15/01/2021	Citta della Spezia		85
Protezione acque marine, riciclo scarti, recupero energetico: l'impegno dell'Autorità Portuale			

15/01/2021	FerPress		86
AdSP Mar Ligure Orientale: premio a idee innovative per progetti di gestione dei rifiuti in ambito portuale			
15/01/2021	Informare		87
Concorso per l' identificazione e lo start up di idee innovative nel campo del riciclo e recupero dei rifiuti in ambito portuale			
15/01/2021	Informazioni Marittime		88
La Spezia e Marina di Carrara, un concorso d' idee per la gestione dei rifiuti in porto			
15/01/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	89
La Spezia supporta progetto IMPATTI-NO			

Ravenna

16/01/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 12	<i>Natascia Ronchetti</i>	90
Porti, Ravenna hub dell' energia pulita con gli investimenti di Eni e Saipem				
16/01/2021	Corriere di Bologna	Pagina 6	<i>M. G.</i>	92
«Maxi restyling con i soldi Ue» Ravenna, la scommessa del presidente del porto				
16/01/2021	Il Resto del Carlino	Pagina 24		93
Ravenna, l' hub delle crociere				
16/01/2021	La Gazzetta Marittima			94
Rossi e Prete confermati presidenti				

Marina di Carrara

16/01/2021	La Gazzetta Marittima			95
Gruppo Grendi chiude il 2020 con più volumi e investimenti				

Livorno

16/01/2021	La Gazzetta Marittima			96
Si resea il pontile 13				

Piombino, Isola d' Elba

16/01/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 19		97
Al Comitato territoriale il messaggio di fraternità del vescovo Ciattini				
16/01/2021	La Gazzetta Marittima			98
L'ex Torre del Sale (ENEL) apre a PIM (anche yacht)				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/01/2021	Corriere Adriatico	Pagina 1		99
C'è un cavillo pro-Giampieri La presidenza può proseguire				
16/01/2021	Corriere Adriatico	Pagina 19		100
Cavillo pro-Giampieri: al timone fino alla fine dell'emergenza Covid				
16/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 24		101
Ancona, anno nero per le crociere				
16/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 24		102
Fondi per 5,52 milioni destinati alla manutenzione				

15/01/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	103
	Per Ancona e Pescara 50 milioni di opere	
15/01/2021	Shipping Italy	104
	Dal Mit altri 5,5 milioni per i porti dell'Adriatico centrale	
16/01/2021	La Gazzetta Marittima	105
	Dal porto di Ancona progetto Buon Vento	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	107
	Authority, false fatture alla Pas rinvio a giudizio per tre dirigenti	
15/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	108
	False fatturazioni: il gup rinvia a giudizio Scolamacchia, Gazzano e Nitrella	
15/01/2021	Informazioni Marittime	109
	Civitavecchia, Luciani (Compagnia Portuale): "Con il Piano Mobilità investiamo per i prossimi 20 anni"	
15/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	110
	Capitaneria e Adsp unite affinché il porto di Civitavecchia possa percorrere ulteriori e differenti linee di sviluppo	
15/01/2021	Messaggero Marittimo	111
	Apprezzamento di Luciani per Piano Mobilità	<i>Redazione</i>
15/01/2021	Port News	113
	Civitavecchia, il futuro è tracciato	<i>di Redazione</i>
15/01/2021	Primo Magazine	114
	Civitavecchia, Musolino al lavoro per riequilibrare i conti dell' ente	<i>GAM EDITORI</i>
15/01/2021	Ship Mag	115
	Civitavecchia, dalla Regione 7,6 miliardi per trasporti e logistica. Luciani: Ora l'obiettivo di 700 mila Teu è possibile	

Napoli

15/01/2021	Napoli Today	116
	Crollo Arco Borbonico, il governo assicura: a breve il restauro	

Brindisi

16/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	117
	«Deposito di gas, il sito è e resta la banchina di Costa Morena est»	
16/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	118
	Con governo in piena crisi Brindisi al lavoro sul Cis Lunedì vertice di area vasta	
16/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	119
	Comune contro il nulla osta di fattibilità «Si valuti il rischio di incidenti rilevanti»	
16/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	120
	Deposito Edison nel porto «Dev' essere sottoposto a Via»	

Taranto

15/01/2021	Corriere Marittimo	122
	Prete, riconfermato presidente AdSP Mar Ionio - Propeller Taranto: "Segnale importante"	
15/01/2021	Il Nautilus	123
	Sergio Prete nominato Presidente dell' AdSP Mare Ionio	<i>Abele Carruezzo</i>

15/01/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 124
Sergio Prete resta alla guida del mar Ionio

15/01/2021 **Port News** *di Redazione* 125
AdSP Taranto, confermato Prete

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

16/01/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 26 126
Stazione marittima a molo Marullo

15/01/2021 **FerPress** 127
AP Gioia Tauro: illustrate le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di Corigliano Calabro

15/01/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 128
Il futuro di Corigliano Calabro

15/01/2021 **Reggio Tv** *Redazione ReggioTV* 129
Sviluppo e sicurezza nel porto di Corigliano Calabro, riunione operativa all' Autorità portuale di Gioia Tauro

15/01/2021 **Stretto Web** 130
Riunione sulle attività poste in essere dall' Autorità portuale di Gioia Tauro per lo sviluppo e la sicurezza nel porto di Corigliano Calabro

16/01/2021 **La Gazzetta Marittima** 131
ZES Calabria al via primo vertice sul programma

16/01/2021 **La Gazzetta Marittima** 132
Gioia Tauro su Zen Yacht legittime le decisioni dell'AdSP

16/01/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Cosenza)** Pagina 24 133
Dibattito sullo sviluppo del porto di Schiavonea

Olbia Golfo Aranci

16/01/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 44 134
Porti galluresi, il Pot apre nuovi orizzonti

15/01/2021 **Shipping Italy** 135
Grimaldi chiede al Mit di liberalizzare più linee con la Sardegna e minaccia azioni legali

Cagliari

15/01/2021 **Shipping Italy** 136
Le nuove banchine e i trasferimenti di traffici previsti nei porti sardi dal 2021 al 2023

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/01/2021 **Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)** Pagina 21 137
Modifiche al "Piano

Catania

16/01/2021 **La Sicilia** Pagina 9 138
Infrastrutture in Sicilia la Cgil a Stato e Regione «Serve cabina di regia»

Palermo, Termini Imerese

16/01/2021 **Milano Finanza** Pagina 1 140
Normanni, Aquile & Elefanti

16/01/2021	Giornale di Sicilia Pagina 21	141
<hr/>		
16/01/2021	Giornale di Sicilia Pagina 21	142
<hr/>		
15/01/2021	(Sito) Adnkronos	143
<hr/>		
15/01/2021	IL Sicilia <i>Emilio Scibona</i>	144
<hr/>		
15/01/2021	Nuovo Sud	146
<hr/>		

Focus

15/01/2021	Affari Italiani	147
<hr/>		
15/01/2021	Ansa	149
<hr/>		
15/01/2021	Ansa	150
<hr/>		
15/01/2021	Corriere Marittimo	151
<hr/>		
16/01/2021	La Gazzetta Marittima	153
<hr/>		
15/01/2021	Ship Mag	154
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



La scuola di Maranello
Quattro ragazze in pole per correre con la Ferrari
di **Daniele Sparisci**
a pagina 27



Domani in edicola
Il coraggio di ridere
L'ironia che ci salva anche nella tragedia
di **Francesco Piccolo**
nel supplemento



Le idee, la squadra

GLI ALIBI DI GOVERNO

di **Antonio Polito**

Alla fine l'unica domanda che conta è questa: il prossimo governo sarà migliore? Per chi non segue le evoluzioni acrobatiche di Clemente Mastella e non ha tempo per stabilire l'esatta latitudine dell'Udc, per chi più prosaicamente ha passato il venerdì aspettando di sapere se fare la spesa per il suo ristorante o se i figli vanno a scuola lunedì, ciò che importa è la qualità delle idee e della squadra che ci guiderà nei prossimi mesi di emergenza. Ma non sembra che questo sia al centro della crisi.

continua a pagina 12

La storia infinita

QUEI CAMBI DI CASACCA

di **Gian Antonio Stella**

«È colpa mia. Mi dispiace molto. È colpa mia». Era inconsolabile, quella sera del 1994, il senatore a vita Carlo Bo. Un voto in più, il suo, sarebbe bastato a eleggere alla presidenza del Senato l'amico Giovanni Spadolini: «Mi aveva chiamato anche stamattina per sapere se ce la potevo fare a essere presente. Ma proprio non me la sentivo». Sa essere spietata, la politica, quando il destino di un uomo, una maggioranza, una legislatura, un'intera stagione politica può restare appesa, in certi momenti di passaggio, a una miserabile manciata di voti.

continua a pagina 32

GIANNELLI

IL RISCHIO DI RENZI: RESTARE IN QUATTRO GATTI



MOVIMENTO ITALIATIVA AIUTO OPPOSIZIONE

Ora Italia viva apre, «no» di Pd e 5 Stelle Conte lavora a un nuovo gruppo centrista

IL RACCONTO
Qui, al mercato del Senato

di **Fabrizio Roncone**

Inegoziatori al lavoro nel «mercato» del Senato. I tentativi del Pd per blandire i renziani e spaccare il fronte. Le certezze di Mastella: «Ho apparecchiato tutto, Conte andrà sul velluto».

a pagina 11

di **Alessandro Trocino**

Dopo lo strappo con il governo, Italia viva riapre il dialogo per tentare un accordo in extremis prima del voto di martedì al Senato dove ha annunciato che si asterrà. Seco no del Pd: «I nodi restano». Lo stop arriva anche dal Movimento 5 Stelle. Per il premier Giuseppe Conte si fanno avanti i centristi: nasce il gruppo Maie-Italia 23 che già conta cinque senatori.

da pagina 10 a pagina 19

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

I dem e la vittoria a metà

Sarà un trionfo o un funerale di prima classe. Anche se il Pd preferirebbe che la sfida di Conte si concludesse con una vittoria mutilata, in modo da tenere in vita il premier ma al tempo stesso di ridimensionarne l'ego.

IL COVID E NOI

COSÌ L'USURA DELLE MAFIE SOFFOCA L'ECONOMIA

di **Roberto Saviano**



Non c'è più tempo: il denaro mafioso sta erodendo il tessuto economico sano del Paese. Non è un'iperbole: la crisi generata dalla pandemia sta sgritolando la struttura portante dell'economia italiana. L'imperativo, in queste ore, è tenere sotto stretta osservazione le imprese che stanno morendo asfissiate da mancanza di liquidità e stasi del mercato, e vigilare su chi le intuba, ovvero le organizzazioni criminali. Eppure non avvertiamo il pericolo perché nessuno pretende soldi con minacce; oggi l'estorsione ha un volto diverso e si manifesta mettendo a disposizione capitali e non sottraendoli, almeno per il momento.

continua alle pagine 8 e 9

Il decreto: si alle seconde case anche fuori regione. Meno dosi di vaccino dalla Pfizer, l'ira di Roma

Zone rosse, proteste e ricorsi

L'Italia torna divisa in tre colori. La Lombardia si oppone: punizione immeritata



Studenti nel cortile dell'istituto Severi-Correnti di Milano occupato contro la didattica a distanza

La scelta degli studenti che occupano i licei

di **Gianna Fregonara**

Si. No. Un po'. Forse. Sul rientro a scuola per i ragazzi delle superiori si procede in ordine sparso. Tra decisioni delle Regioni e sentenze del Tar. E a Milano crescono i licei occupati dai ragazzi che vogliono tornare tra i banchi: basta con la Dad.

a pagina 4 **Fagnani**

Tornano le zone rosse. Da domani stretta in Sicilia, Lombardia e provincia di Bolzano. Dodici Regioni in fascia arancione e sei in gialla. Ma scoppia la rivolta. Il governatore lombardo Attilio Fontana annuncia ricorso. La nuova ordinanza autorizza gli spostamenti nelle seconde case, anche se fuori dalla regione. Sul fronte vaccini, Pfizer fa sapere che consegnerà all'Italia 136 mila fiale in meno alla settimana. L'ira di Roma.

da pagina 2 a pagina 9

I CONTI DELLO STATO

Ristori e deficit, ora Gualtieri riscrive le regole

di **Federico Fubini**

L'Europa preoccupata per la crisi politica in Italia e un nuovo scostamento di bilancio. Il ministro dell'Economia Gualtieri rassicura Bruxelles: deficit sotto controllo.

a pagina 35

QUALCUNO ERA COMUNISTA
Dalla caduta del Muro alla fine del Pci a oggi, una grande storia di leader e di popolo
LUCA TELESE
in libreria **SOLFERINO**

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il frugale Rutte, l'olandese con la flessibilità di un rasoio che ci avrebbe visto volentieri in ginocchio sui cecci e senza un euro, si è dimesso prima di Conte, a due mesi da elezioni che a questo punto rischia persino di perdere. All'inizio confesso di avere provato un brivido sottile ma intenso di piacere. Oltre tutto la storia che ha indotto Rutte alla resa sembra perfettamente coerente con il suo autoritratto di Torquemada della contabilità: anni fa il Fisco olandese aveva contestato a ventimila famiglie povere di avere percepito il bonus-figli senza averne i requisiti, costringendole a indebitarsi per restituirlo. Poiché adesso si è appurato che avevano ragione loro, l'amministrazione ha risarcito il malto con gli interessi e Rutte si è caricato l'errore

Chi Rutte e chi no

sulle sue spalle da Terminator, affermando che «lo Stato di diritto deve proteggere i cittadini dall'onnipotenza dei governi». È stato allora che ho pensato a come sarebbe finita da noi una faccenda del genere. E ho subito smesso di godere.

Non solo lo Stato non avrebbe restituito un centesimo ai tartassati, ma il premier - qualsiasi premier, da Giuseppe ad Antonio Conte - lungi dal dimettersi avrebbe incolpato i burocrati, i magistrati, gli arbitri e gli hacker, nominando d'urgenza una commissione che avrebbe chiuso i suoi lavori in occasione del millesimo anniversario della fine della pandemia. Nel bene e nel male, temo che sui politici nostrani avesse ragione il Poeta: fatti non foste a viver come Rutte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA VERITÀ SU DONALD TRUMP RACCONTATA DAL PIÙ GRANDE GIORNALISTA AMERICANO
PAURA
TRUMP ALLA CASA BIANCA
BOB WOODWARD
in libreria e in edicola **CORRIERE DELLA SERA** **SOLFERINO**

Foto: Italiane Spidi in AP - DL 353/2003 contv. L.46/2004 art. 1 c.1 DCD Milano
10116
9 771120 498008



Pfizer annuncia il taglio unilaterale del 29% dei vaccini. Arcuri: "Pronte azioni legali". In fondo è sempre Big Pharma. Per fortuna arriva la cura monoclonale



Sabato 16 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 15
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

CRISI/1 Il piano per la fiducia alle Camere
"Costruttori" centristi
Ma senza lista Conte

Il premier offre ai possibili responsabili un "progetto politico" a quattro punte, ma non creerà un suo partito. Nel M5S un documento di 13 parlamentari chiede garanzie sul governo e il voto sulla nuova leadership del movimento

◻ ZANCA A PAG. 2



CRISI/2 I voltagabbana ex Pd ci ripensano
Come s'offre Iv: tutti
contro Renzi e Meb

Gli eletti di Italia Viva, rimasti con un pugno di mosche in mano, si sbracciano per rientrare nella maggioranza e annunciano l'astensione sul voto di fiducia. Malumori contro il leader, che intanto rilancia il dialogo con la Lega

◻ MARRA E SALVINI A PAG. 3

Chi è senza peccato

» Marco Travaglio

Prima ovvietà: nessuno fa niente per niente. Quindi, "responsabili", "disponibili" o "costruttori" che siano, i parlamentari che passano dall'opposizione alla maggioranza (o viceversa, ma è più raro) restano dei voltagabbana che vogliono salvare la poltrona, se non conquistarne altre. A meno che non siano stati eletti in un partito di maggioranza e l'abbiano mollato strada facendo, come i 48 di Iv e molti ex M5S (nel qual caso sarebbe un atto di coerenza). Poi ci sono quelli che si fanno pagare, tipo De Gregorio o quell'anonimo senatore di centrosinistra che B. disse disposto a passare a destra se l'amico Saccà avesse scritturato una sua protetta a Raifiction. Seconda ovvietà: i giallorosa cercano una dozzina di senatori per rimpiazzare i renziani; intanto le quattro destre (Salvini, Meloni, B. e l'Innominabile) tentano di trattenerne tutti i propri e di acquisire qualche giallorosa. Terza ovvietà: salvo pochi big, nessuno vuole le elezioni anticipate perché nessuno è certo di essere rieletto. Per fortuna i parlamentari sono stati tagliati da 945 a 600, altrimenti ora i posti da chiedere o da offrire sarebbero 345 in più.

Conte non ha né i soldi né le tv di B. E nemmeno posti da garantire, a parte i tre strapuntini liberati da Iv. Tutti dicono che farà un partito per far rieleggere chi passa con lui. Ma è una balla. Oltre alla prosecuzione della legislatura, offre un progetto politico: nell'immediato, una buona (si spera) gestione del Recovery, della lotta al Covid e delle vaccinazioni; in prospettiva, un centro-sinistra formato, oltreché da M5S, Pd e LeU, da una forza di centro il cui embrione sono i "costruttori", per intercettare i voti in fuga da Iv e FI, anziché regalarli a Lega e FdI. Altri, vedi gli sms del leghista Borghi ad alcuni 5Stelle, promettono posti e poi tuonano contro i "resistenti" "mercati delle vacche" altrui. Del resto, senza voltagabbana, in questa legislatura figlia di una legge elettorale proporzionale, non sarebbe nato alcun governo e saremmo tornati a votare all'infinito. Solo il M5S aveva promesso che avrebbe governato con chi ci stava (esclusa FI). Invece Lega e Pd avevano giurato "mai col M5S" e poi ci hanno governato entrambi. Oggi le alternative sono soltanto quattro: 1) governo Conte2bis con alcuni "costruttori" (ex M5S ed ex Iv, dunque non-voltagabbana, evoltagabbana-centristi); 2) governo di Tizio Caio con M5S, Pd, LeU e Iv, di nuovo ricattato dallo Scilipoti di Rignano; 3) governo tecnico o istituzionale o di larghe intese con tutti voltagabbana (pezzi di tutti i partiti); 4) elezioni in piena pandemia e poi B., Salvini e Meloni a gestire Recovery, Covid e Quirinale. Quindi, ultima ovvietà: il Conte2bis con i costruttori e senza Iv è la soluzione peggiore, escluse tutte le altre.

BALLA DEI GIORNALONI
"Il Recovery Plan
migliorato da Iv":
falso, ecco perché

◻ CANNAVÒ
 A PAG. 5

LE MISURE ANTI-VIRUS
Rosse Lombardia
e Sicilia, mezza
Italia in arancione

◻ MANTOVANI
 A PAG. 14-15

SALUTE, LUSSO E MODA
Sulla cassa Covid
anche le mani
delle Fondazioni

◻ MACKINSON
 A PAG. 8-9

MERCATO DELLE VACCHE BORGHI PROMETTE "BUONI RUOLI"

Campagna acquisti: gli sms leghisti ai 5S

RENZI DISPERATO
TIFA PER SALVINI:
"A CONTE RUBA
TRE SENATORI!"

◻ GIARELLI A PAG. 4

La cattiveria

Per caso Matteo Salvini ha già indossato la mascherina con l'immagine di Renzi?
 WWW.SPINOZA.IT

I tuoi valori alterati possono nascondere un problema più profondo.

COLESTEROLO GLICEMIA
 TRIGLICERIDI CIRCONFERENZA ADDOMINALE

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Se io fossi Conte... a pag. 5
- **Lerner** Pd a sinistra dopo Renzi a pag. 11
- **Lillo** La mia sfida a Romeo a pag. 11
- **Valentini** Lo strapotere social a pag. 11
- **Gismondo** Religioni antivaccini? a pag. 24
- **Luttazzi** Cosa c'è nella mia tv a pag. 10

FOLLE ANNIVERSARIO

Rotoli, podcast e juke-box: tutti pazzi per Dante

◻ ANTONIUCI A PAG. 19



CHE C'È DI BELLO

Cassius Clay, Petra, Baghdad e Pia Levi

◻ DA PAG. 20 A 23





il Giornale



SABATO 16 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 13 - 1.50 euro*

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

DAL 1974 CONTRO IL CORO

CRISI DI GOVERNO (E DI NERVI)

Costruttori di ricatti

Nasce il gruppo Maie-Italia 23 per salvare Conte, ma a quota 161 al Senato ne mancano 10. Ultima giravolta, Italia Viva si astiene

GIUSEPPI CHIUDE LE PORTE: «CON RENZI STRADE ORMAI DIVISE»

Laura Cesaretti

Il nuovo gruppo di responsabili «Maie-Italia 23» nato per sostenere Conte rischia di non bastare: mancano 10 parlamentari per la «quota 161» in Senato. Per sminuire l'operazione, Renzi potrebbe astenersi. È una crisi di ricatti.

a pagina 4

LA GENERAZIONE

PERDUTA

di Alessandro Sallusti

Per fortuna che gli anziani hanno la precedenza nella vaccinazione anti Covid. Immaginate se a gestire questa crisi fossero state le giovani leve della politica, invece che delle vecchie glorie. Invece ancora una volta il pallino è nelle loro mani, certamente più sicure di quelle dei Toninelli e dei Di Maio. In queste ore, a dare le carte a vario titolo e a diversi livelli sono Sergio Mattarella, che di anni ne fa 79, Clemente Mastella (73), Bruno Tabacchi (74), i «giovani» Bersani, solo 69, e Dario Franceschini (62), Beppe Grillo (73), e sull'altro fronte Silvio Berlusconi (84) e Gianni Letta (85). Quando i «ragazzi», due anni fa Matteo Salvini e oggi Matteo Renzi, combinano casini, tocca a loro provare a rimettere insieme i cocci.

Questo per dire che la politica è un lavoro serio che richiede maturità ed esperienza. Altro che rottamazione della vecchia guardia. Non importa se la soluzione è quella che uno si aspetterebbe. Intendo che la soluzione o la trovano loro o non la si trova. Hai voglia a dire: «Ci risiamo con Mastella». Bello sarebbe se esistesse un Mastella trenta o quarant'enne. Non c'è, e forse non può neppure esserci. Ci sono campi in cui essere giovani è un plus - Mark Zuckerberg, fondatore di Facebook, ha solo 36 anni, ed Elon Musk, capo di Tesla, è l'uomo più ricco del mondo a 46 anni - ma altri in cui la mancanza di capelli bianchi è un minus. La gestione della cosa pubblica è una di questi.

A me fanno un po' tenerezza, a volte ride, questi parlamentari ragazzetti del Cinque stelle ma non solo - la maggior parte dei quali ex disoccupati nel mondo reale - che appaiono in tv a spiegarci come gira il mondo. Al massimo potrebbero lustrare le scarpe a Mastella, portare la borsa a Tabacchi o fare gli uscieri nell'ufficio di Bersani. Eppure se la tirano da statisti, dimenticando che due volte su due in soli due anni non sono riusciti a tenere in piedi un governo e strada facendo hanno perso i due terzi del consenso.

Adesso sono lì che pendono dalle labbra di chi avrebbero voluto rottamare sperando solo di salvare posto e stipendio garantito. Stiamo assistendo al fallimento di una generazione che aveva illuso gli italiani di poter cambiare il Paese in meglio. Una generazione che non si è dimostrata all'altezza della fortuna incrociata. Non era difficile prevederlo, ma ne prendiamo atto senza alcun compiacimento.

L'IMBARAZZO NEL MOVIMENTO

Da Rousseau ai voltagabbana Così finisce la democrazia M5s

di Vittorio Macioce

a pagina 2



TANDEM Beppe Grillo e Davide Casaleggio: i guru a 5 Stelle

METAMORFOSI LINGUISTICHE

Quando i traditori diventano i «responsabili» da santificare

di Gabriele Barberis

a pagina 3



COPPIA Clemente Mastella con la moglie Sandra Lonardo

STRATEGIA PERDENTE

Zingaretti copia lo schema D'Alema

di Augusto Minzolini

C'era un vecchio film, del millennio scorso, dal titolo «Chiamami aquila», interpretato da un comico del cinema demenziale americano, l'indimenticabile (...) segue a pagina 7

FRA CHIUSURE E RIAPERTURE

La scuola da ignorata a presa per i fondelli

di Alessandro Gnocchi

C'è solo una cosa peggiore della didattica a distanza o delle aule chiuse. E utilizzare la scuola come campo di battaglia tra poteri diversi, lasciando (...) segue a pagina 15

TRATTATIVE E COSTITUZIONE

La Carta più bella che permette il suk

di Marco Gervasoni

In Italia sembra che il governo sia solo una parentesi tra due crisi, per quante ve ne sono state. E si fa dell'ironia, e ci si annoia, tanto esse sono incomprensibili (...) segue a pagina 3

IL SAGGIO DI RICOLFI SUL COVID

«La seconda ondata si poteva evitare»

di Fabrizio Boschi

Il sociologo Luca Ricolfi analizza nel suo ultimo libro *La notte delle ninfee. Come si malgoverna un'epidemia* le incompetenze del governo e ne smaschera gli errori e le bugie. a pagina 11

FONTANA RICORRE AL TAR: «PUNIZIONE IMMERITATA»

Lombardia rossa, è rivolta E i ristoratori alzano la voce

Paola Fucilieri e Alberto Giannoni

Da domani Lombardia, Sicilia e Alto Adige tornano in zona rossa, solo sei in giallo (Trentino, Toscana, Sardegna, Molise, Campania e Basilicata), tutte le altre Regioni arancioni. Ma il governatore lombardo non ci sta e fa ricorso al Tar: «Una punizione che non meritiamo». La protesta dei ristoratori che restano aperti.

alle pagine 13 e 14

GIORNATA NERA

Pfizer taglia le dosi Richiami a rischio, Arcuri protesta

Enza Cusmai

Pfizer frena sulle consegne dei vaccini: meno 140mila fiale a settimana. In Italia ieri un milione di vaccinati, ma Arcuri adesso è preoccupato. a pagina 16

Hacker No Vax rubano dati Ema sui vaccini

Gian Micalessin

Attacco hacker all'Ema sui dati riguardanti l'approvazione dei vaccini. Sospetti su gruppi No vax che avrebbero il fine di screditare le cure. a pagina 17

LA SCIENZIATA RILEGGE LE FAVOLE IN CHIAVE (ANTI)FEMMINISTA

Se il principe azzurro è maschilista

di Giulia Bignami

Avete mai provato a immaginare cosa succederebbe se l'attuale imperante censura del politicamente corretto femminista fosse applicata al magico mondo delle favole?

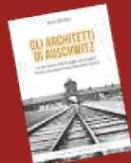
Succederebbe, tanto per cominciare, che il «c'era una volta» non ci sarebbe più perché andrebbe rivisto tutto, a partire dai nomi delle protagoniste: Cenerentola, Biancaneve, Aurora o Ariel. Tutte rigorosamente note per nome (un cognome non ce l'hanno neanche)

o, peggio, molto peggio, per soprannome. Tutte senza un straccio di un titolo di studio e senza un talento, a parte quello di essere belle, come per esempio Aurora, meglio nota come la Bella Addormentata nel Bosco, perché aveva il talento, importante, di sapere dormire bella in mezzo al bosco, che, saremo d'accordo, non è facile. Oppure quello di sapere camminare in scomodissime scarpe di cristallo con il tacco a spillo, talento (...)

segue a pagina 32

Con «Il Giornale»
da sabato 23

Una storia sconosciuta
per ricordare la Shoah



IL GIORNO

SABATO 16 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, proteste e polemiche per le restrizioni

**Licei, i ragazzi occupano
E sul nuovo lockdown
è lite fra Sala e Fontana**

Ballatore, Dedori e Mingoia alle pagine 4 e 5



Pavia, l'ultima carica di cavalleria

**Fotografò gli eroi
di Iszbuscenskij
Addio al reduce**

Zanichelli a pagina 21



Arrivano più chiusure e meno vaccini

Quindici regioni in zona rossa o arancione mentre Pfizer riduce le consegne del 29 per cento. Arcuri: «Pronti a fare causa» Lombardia e Bolzano fanno ricorso contro il decreto. I Tar sconsigliano i governatori sulla scuola e ordinano la riapertura

Servizi
da p. 3 a p. 8

In gioco la leadership a sinistra

**Ai democratici
non conviene
un Conte forte**

Bruno Vespa

“L a pietra scartata dai costruttori è diventata la pietra d'angolo. Questo è stato fatto dal Signore ed è una meraviglia ai nostri occhi”. Così il Vangelo di Marco. Al Signore, oggi, il cattolico Giuseppe Conte chiede un miracolo più audace: far diventare i ‘costruttori’ stessi pietre d'angolo di una nuova maggioranza. Ogni stagione ha i suoi mercati: si chiamino ‘responsabili’ o ‘costruttori’, si tratta sempre di parlamentari che non vogliono lo scioglimento delle Camere temendo di non rientrarci. Ieri sera, nella sua casa di Firenze, Matteo Renzi era convinto che Conte non avesse ancora recuperato la maggioranza al Senato. Cesa (Udc) parla con tutti, a destra e a sinistra.

Continua a pagina 2

**NASCE IN AULA IL GRUPPO DI TRANSFUGHI PER SOSTENERE IL GOVERNO
LA CHIESA BENEDICE CHI CAMBIA CASACCA: FANNO BENE AL PAESE**

Servizi da p. 10 a p. 13



Sandra Lonardo, Elena Fattori e Gregorio De Falco (da sinistra con la mascherina), potrebbero appoggiare un nuovo governo Conte

**BEATI
I COSTRUTTORI**

DALLE CITTÀ

Milano, il caso baby squillo

**«Ci ripetevano:
se non fate sesso
non lavorate
come modelle...»**

Palma e Vazzana nelle Cronache

Milano, Sos dalla Galleria

**«Affitti alle stelle:
sconti immediati
oppure chiudiamo»**

Mingoia nelle Cronache

Milano, la volontaria rapita

**Archivate accuse
contro gli hater
di Silvia Romano**

Giorgi nelle Cronache



Agenti dipinti come maiali violenti

**Video choc della Nannini
E la polizia si infuria**

Belardetti a pagina 19



L'ex cantante dei Matia Bazar si racconta

**C'è una voce a Berlino
La nuova vita di Antonella**

Spinelli a pagina 28

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

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SSP), che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 05/09/2020.

A. MENARINI



Oggi su Alias

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



Alias Domenica

AHARON APPELFELD Tra impossibili agnizioni, «Bartfuss l'immortale», che ha ingoiato la Shoah e beve il «nero» latte di Celan



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Finanza autoritaria; dirigenti cinesi modello Stati Uniti; Covid, verso il mondo di prima; tanti conflitti in Transcaucasia

quotidiano comunista **il manifesto** oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 16 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 13

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

COVID-19, REGIONI A TRE COLORI. VACCINI, PFIZER: DA LUNEDÌ IN ITALIA IL 29% DI FIALE IN MENO

Iss: «Dopo le feste contagi in risalita»

■ Torna a colorarsi di rosso la mappa del rischio epidemiologico. Da domani, Lombardia, Sicilia e Alto Adige saranno zona rossa. In zona arancione finiscono Abruzzo, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Marche, Piemonte, Puglia, Umbria e Val d'Aosta, raggiun-

gendo Calabria, Emilia-Romagna e Veneto. Il rapporto della Cabina di regia parla di «peggioramento della situazione epidemiologica nel Paese. L'indice di trasmissione nazionale è in aumento per la quinta settimana consecutiva» e ora tocca quota 1,09. Nelle ultime 24

ore in Italia ci sono state 477 vittime e 16 mila nuovi positivi. In dieci regioni sono cresciuti i ricoveri in terapia intensiva. Pfizer/Biontech ieri ha annunciato un rallentamento nella consegna del vaccino allarmando l'intera Unione europea. **CAPOCCIA PAGINA 4**

PANDEMIA, CONTE FIRMA IL DPCM Restrizioni fino al 5 marzo

■ Il premier Conte ha firmato il dpcm con le misure anti Covid in vigore fino al 5 marzo. In area gialla vietata la vendita d'asporto di bevande do-

po le 18 per i bar. Scuola sempre in subbuglio, Tar Emilia Romagna: «Alle superiori in presenza al 50% da lunedì». **POLLICE, CICCARELLI A PAGINA 5**

Matteo Renzi
«Demolition man», fenomenologia di un sovraesposto

MARCO REVELLI

Incomprensibile. È la parola più usata a proposito della crisi aperta alle 17,30 del 13 gennaio da Matteo Renzi. Incomprensibile per gli osservatori internazionali. Die Zeit parla di «atto disperato» per «riguadagnare visibilità e peso politico». — segue a pagina 15 —

L'aula del Senato foto di Roberto Mondalò/LaPresse

Il gruppo del Maie apre le porte ai «costruttori», che però scarseggiano. Italia viva prova a rientrare in partita e Zingaretti ricorda a Conte che serve una ripartenza. Possibile una fiducia grazie all'astensione dei renziani. Il premier deciso ad andare avanti comunque **pagine 2,3**



Mai dire Maie

Cronologia della crisi
Le tappe verso la fiducia, per prassi e Costituzione

MASSIMO VILLONE

Mercoledì 13 gennaio è stato uno di quei giorni in cui il diritto costituzionale si legge nella cronaca. Mattarella opera una moral suasion su Conte, sollecitando soluzioni rapide. — segue a pagina 15 —

Pandemia
Quando verrà il mio turno potrò donare il mio vaccino?

LAURA MARCHETTI

«Ma posso vaccinarvi, quando verrà il mio turno, prima di mio figlio, sapendo che dovrà rimanere esposto al virus per mesi?». «E tu puoi vaccinarvi, quando verrà il tuo tempo...». — segue a pagina 14 —

Lele Corvi



all'interno

Vercellese «Aiuti negati», arrestata sindaca leghista

MAURO RAVARINO **PAGINA 4**

Olanda Scandalo sussidi, si dimette il premier Rutte

ALESSANDRO PIROVANO **PAGINA 7**

Grecia Le università sotto il «controllo» della polizia

DIMITRI DELIOLANES **PAGINA 7**

USA
Miliardi anti Covid
Il piano di Biden

■ 1.900 miliardi per combattere la crisi economica provocata dalla pandemia. «Non c'è tempo da perdere, dobbiamo agire subito», ha detto Biden. Il piano di stimolo è ambizioso, ricco di indennità di disoccupazione estese a tutte le categorie, assistenza per gli affitti, aiuti alle piccole imprese e assegni di 1.400 dollari di incentivi, che si aggiungono ai 600 già stanziati. Biden vuole inoltre stanziare 20 miliardi di dollari per un piano nazionale di vaccinazione. Convinati sia Sanders, sia le imprese **CATUCCIA PAGINA 8**

ABORTO LIBERO
Dall'Argentina riparte la lotta del continente



■ Dopo il voto argentino sull'aborto libero, l'America latina spera che l'onda verde la investa. Numeri drammatici: nel continente ogni anno eseguiti 7 milioni di aborti, ma il 97% delle donne subisce leggi restrittive. La senatore argentina Catalfano al *manifesto*: «Ora è un diritto di tutte». **PAIVA, CEGNA A PAGINA 9**

TORNA LA NOSTRA APP
E Google si scusa: «È stato un errore»



■ Dopo tre giorni di «black out» la app del *manifesto* torna sul Play Store. Google si scusa per «l'inconveniente» e ammette: «È stato un nostro errore». Ma il nostro caso potrebbe portare a una regolamentazione diversa del rapporto tra stampa e piattaforme **BARTOCCIA PAGINA 7**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Ediz. CRM/232103
 10116
 9 770225 215171





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 15
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 16 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO 120

Il memoir
Nel labirinto dei Barzini: la saga di una grande famiglia italiana
Titti Marrone a pag. 15



Il libro
Da Totò a Woody Allen le battute più belle del grande cinema
Oscar Cosulich a pag. 14



Il ricordo
Quando Diego parlò a Oxford «Ci insegnò a sognare»
Francesco De Luca a pag. 17



Conte, il prezzo dei "costruttori"

►I responsabili chiedono due ministeri prima del voto. Mastella: «Non siamo fessi» Il premier fermo (per ora) a 152 voti. Richiamo di Zingaretti: «Ora cambio di passo»

Punto di Vespa
LE TRATTATIVE DEL DOMANI SENZA CERTEZZA

Bruno Vespa

«La pietra scartata dai costruttori è diventata la pietra d'angolo. Questo è stato fatto dal Signore ed è una meraviglia ai nostri occhi». Così il Vangelo di Marco. Al Signore, oggi, il cattolico Giuseppe Conte chiede un miracolo più audace: far diventare i "costruttori" stessi pietre d'angolo di una nuova maggioranza. Ogni stagione ha i suoi mercati: si chiamano "responsabili" o "costruttori".
Continua a pag. 39

L'analisi
SOLUZIONE LAMPO IL PAESE CHIEDE LA RIPARTENZA

Mario Ajello

Chiedete la pratica, sbriagatevi, fate presto. La parentesi della crisi, che parrebbe in via di soluzione, non distrae dalla pandemia. Anzi, deve servire come spinta per rilanciare la lotta all'emergenza sanitaria, per rafforzare l'impegno finora insufficiente contro le tremende ricadute economiche e sociali del virus, per creare un programma vero di ripartenza del Paese.
Continua a pag. 39

I responsabili non ci pensano proprio a passare per "fessi", come ha detto Mastella, e hanno chiesto al premier Conte di non fermarsi alle promesse chiedendo subito due ministeri. Al momento sono 152 i previsti per il voto di fiducia decisivo al Senato. «I numeri? Chiedete a Palazzo Chigi», sostengono al Nazareno dove le rassicurazioni non sembrano piacere l'ansia; Zingaretti: «Ora cambio di passo».

Conti, Pucci e servizi alle pagg. 2 e 3

L'intervista Matteo Renzi

«Non hanno i voti, è la matematica Senatori Iv uniti, pronti a discutere»

Barbara Jerkov

«Senza di noi non hanno i voti», il leader di Iv Renzi spiega: «La strada della matematica è chiusa, tutti i nostri senatori compatti». Poi aggiunge: «Condivido in tutto Zingaretti sul governo. Conte? Cerchi vaccini, anziché responsabili».

A pag. 5



L'altro mercato
I 5Stelle delusi che porrebbero cedere alla Lega

Valentina Petrucci

È la Lega il partito che attira maggiori consensi tra i dissidenti grillini dell'ultima ora e la stessa Lega, sarebbe pronta ad accoglierli.
A pag. 4

Le agenzie interinali Sud, la beffa degli sgravi che vanno al Nord

Nando Santonastaso

Per le aziende meridionali che assumono attraverso le Agenzie, la possibilità di accedere alla decontribuzione Sud non dipende dalla sede del lavoro. Non ne avranno diritto se l'Agenzia, come capita per le più grandi ha la sede centrale al Nord, mentre potranno goderne le imprese del Nord se si avvalgono di un'Agenzia che abbia "formalmente incardinato" il lavoratore al Sud, ovvero che abbia sede al Sud.
A pag. 7

Dagli Usa all'Europa



Filo spinato installato sulla recinzione davanti al Campidoglio dove si svolgerà la cerimonia di insediamento di Biden

La crisi della democrazia (e della politica)

Francesco Barbagallo a pag. 38 Flavio Pompetti a pag. 13

Ospedale del Mare al gelo, evacuati metà dei pazienti

►Niente riscaldamento e acqua calda, lo stop a causa della voragine: l'area è sotto sequestro

Ettore Mautone

A una settimana dalla voragine nel parcheggio dell'Ospedale del Mare scatta il trasferimento della metà dei pazienti ricoverati: lo smottamento ha lasciato i reparti al gelo e senza acqua calda sanitaria. I sindacati attaccano: «Siamo consapevoli degli sforzi per limitare i danni ma ci sono «conseguenze intollerabili per pazienti e personale».

A pag. 11

Le ordinanze

De Luca: da lunedì in classe ma fino alle terze elementari

Adolfo Pappalardo

«La zona gialla non è un liber tutti». A cominciare, spiega il governatore De Luca, dalle scuole dove, dopo le prime e le seconde, torneranno in classe solo le terze elementari.
A pag. 9

Il caso

Pfizer rallenta le consegne Campania, allarme richiami

Corre il Coronavirus in Italia ma chi va lesto con le immunizzazioni, come la Campania, rischia di trovarsi a siringhe asciutte per settimane in attesa delle nuove forniture di Pfizer. Il colosso Usa del farmaco annuncia infatti ritardi. E la nostra regione non ha accantonato il 30 per cento delle dosi per effettuare i richiami come richiesto dal commissario Arcuri.

Mautone e servizio a pag. 8

Lo scenario

IL MIRAGGIO DELL'IMMUNITÀ DI GREGGE

Luca Ricolfi

Mentre i politici sono impegnati con i giochi di palazzo, le preoccupazioni degli italiani vanno da tutt'altra parte, e girano intorno a due semplici domande.
Continua a pag. 39



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143 - N° 15
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE

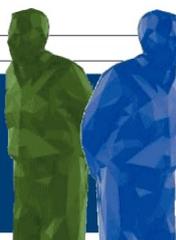


Sabato 16 Gennaio 2021 • S. Marcello

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Anziani e stili di vita
Dal ciglio dei cantieri
fino alle pagine del Times
l'Umarell diventa
fenomeno internazionale
Allegri a pag. 14



Vertice Rai d'emergenza
Sanremo a porte chiuse
o slittamento ad aprile
il Festival in difficoltà
per le misure anti Covid
A pag. 23



Il Messaggero
PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

I dubbi sul Piano
Il governo
e il miraggio
dell'immunità
di gregge

Luca Ricolfi

Mentre i politici sono impegnati con i giochi di palazzo, le preoccupazioni degli italiani vanno da tutt'altra parte, e girano intorno a due semplici domande: quando ci ridaranno la libertà? Sarà grazie alla vaccinazione di massa che torneremo a vivere (quasi) normalmente?

E allora proviamo a rispondere, partendo dalle dichiarazioni delle autorità sanitarie, in ordine di tempo.

5 dicembre: «Il nostro obiettivo è l'immunità di gregge grazie al vaccino» (ministro Speranza).

17 dicembre: «Immunità di gregge a settembre-ottobre prossimi» (Sandra Zampa, sottosegretario al ministero della Salute).

28 dicembre: «Oggi il ministro Speranza ha precisato che entro marzo raggiungeremo la quota di 13 milioni di italiani vaccinati contro il Covid-19, e quindi in estate potremo già essere molto avanti nel perseguimento dell'obiettivo immunità di gregge data dal 70%» (Sandra Zampa).

9 gennaio 2021: «Per arrivare all'immunità di gregge dobbiamo vaccinare l'80% di 60 milioni di italiani» (Sandra Zampa).

Dunque il percorso è chiaro. Fra dicembre 2020 e gennaio 2021, molto opportunamente, le autorità sanitarie hanno spostato l'asticella dell'immunità di gregge dal 70 all'80%, presumibilmente per tenere conto della maggiore trasmissibilità di alcune varianti del virus.

Continua a pag. 25

Conte ter in stallo, i "responsabili" costano troppo

►Mastella: «Alleati ma non fessi». Il Pd striglia il premier

ROMA L'obiettivo Conte ter resta in stallo dopo l'addio dei renziani. Il reclutamento dei responsabili si rivela più problematico del previsto. Mastella: «Alleati ma non fessi». E il Pd striglia il premier.

Da pag. 2 a pag. 7



Giuseppe Conte

Intervista al leader di Iv: «No al voto»

Renzi: «Tutti i nostri senatori compatti E sono pronto a parlare di contenuti»

Barbara Jerkov

«Senza di noi non hanno i voti per governare». Matteo Renzi non ha dubbi



sui numeri e aggiunge: «Condivido tutto con Zingaretti, lo sono sempre pronto a parlare di contenuti».

A pag. 5

Cosa chiede il Paese

Si torni in fretta ad affrontare i problemi reali

Mario Ajello

Chiudete la pratica, sbrigatevi, fate presto.

Continua a pag. 25

Pfizer si ferma, allarme vaccini

►La multinazionale: «Nella Ue consegne in ritardo». Ma mantiene gli impegni in altri Paesi Favoriti Stati Uniti, Emirati e Israele. In Italia a rischio il programma per il secondo richiamo

Tra Lazio e Roma finisce 3-0. Dominio biancoceleste, i giallorossi mai in partita



Il commento
Il saluto amaro alla Nord orfana del tifo

Alvaro Moretti

Se lo prende la Lazio nettamente (3-0) il derby (...)

Continua a pag. 25

Bernardini e Trani nello Sport

Il derby a senso unico

ROMA A meno di quarantotto ore dalla somministrazione della seconda dose del vaccino, l'azienda produttrice Pfizer gela l'Europa (e l'Italia): forniture rallentate per 3/4 settimane. Siero garantito invece in altri Paesi.

Da pag. 8 a pag. 11

Il nuovo Dpcm

Il rebus dello sci: «Dal 15 febbraio difficile riaprire»

Claudia Guasco

Anche chi, fino all'ultimo, sperava di poter riaprire gli impianti di sci ora si arrende. «Mi sembra abbastanza inverosimile che la stagione possa partire il 15 febbraio», afferma Valeria Ghezzi, presidente dell'Anef, l'associazione che riunisce le società degli impianti di risalita.

A pag. 11

Sale la tensione per la cerimonia di insediamento di Biden Usa, deputati nel mirino dei suprematisti

Flavio Pompetti

Rischio attentati da parte dei suprematisti, negli Stati Uniti, in vista della cerimonia di insediamento del nuovo presidente Joe Biden. Appello ai deputati: indossate giubbotti antiproiettile. Un bollettino congiunto delle agenzie di sicurezza diffuso dall'Fbi chiede agli amministratori la massima allerta: a fare più paura sono i cosiddetti lupi solitari. Lo spiegamento di forze di polizia è ingente. Una doppia cintura di 21 mila soldati cinge la capitale.

A pag. 13

Lo show per le celebrazioni del 20 gennaio
Da Lady Gaga a Bruce Springsteen le star in campo per l'"amico Joe"



WASHINGTON Sarà Lady Gaga (nella foto) il 20 gennaio, giorno in cui Joe Biden si insedierà come nuovo presidente degli Stati Uniti, a guidare la grande mobilitazione dello showbiz americano in favore di "Sleepy Joe". Con lei altri big, tra cui Bruce Springsteen.

Marzi a pag. 13

PESCI, INATTESO COLPO VINCENTE

Buon giorno, Pesci! La prima Luna dell'anno è spesso come il primo amore, non si scorda mai. Questa in arrivo, nel segno oggi e domani, è una Luna innamorata e appassionata: essa chiuderà il mese del Capricorno anche con un nuovo, inatteso, successo professionale e di affari. Straordinaria l'invenzione che vi aspetta: una tattica "nettuniana" (nascosta) per vincere gli avversari. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

Slitta di un mese l'incasso di 700 milioni Pasticcio Fisco, norma sbagliata tasse sospese ai giganti del web

Luca Cifoni

E' la grande incompiuta del sistema fiscale italiano costa molto: slitta ancora, infatti, un incasso di 700 milioni di euro dai giganti della rete. La web tax, approvata a fine 2018, dopo oltre due anni vede ancora rinviare la sua applicazione, spostando in avanti di un mese sia il termine per il primo pagamento, fissato al 16 febbraio, sia quello del 31 marzo per la relativa dichiarazione.

A pag. 16

Che cosa è importante per me



«Non bastano i like per dire chi siamo»

I temi del concorso a pag. 15

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



il Resto del Carlino

SABATO 16 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



L'intervista, Enrico Mazzone

«Sto disegnando
la Divina Commedia
più lunga del mondo»

Tazzari a pagina 14



DOMANI IN REGALO

QV WEEKEND



Arrivano più chiusure e meno vaccini

Tre regioni in zona rossa, dodici in arancione fra cui Marche ed Emilia Romagna. Pfizer riduce le consegne del 29 per cento Lombardia e Bolzano, ricorso contro il decreto. Il Tar sconfessa il governatore Bonaccini sulla scuola e ordina la riapertura

Servizi
da p. 3 a p. 6

In gioco la leadership a sinistra

**Ai democratici
non conviene
un Conte forte**

Bruno Vespa

“L a pietra scartata dai costruttori è diventata la pietra d'angolo. Questo è stato fatto dal Signore ed è una meraviglia ai nostri occhi”. Così il Vangelo di Marco. Al Signore, oggi, il cattolico Giuseppe Conte chiede un miracolo più audace: far diventare i ‘costruttori’ stessi pietre d'angolo di una nuova maggioranza. Ogni stagione ha i suoi mercati: si chiamano ‘responsabili’ o ‘costruttori’, si tratta sempre di parlamentari che non vogliono lo scioglimento delle Camere temendo di non rientrarci. Ieri sera, nella sua casa di Firenze, Matteo Renzi era convinto che Conte non avesse ancora recuperato la maggioranza al Senato. Cesa (Udc) parla con tutti, a destra e a sinistra.

Continua a pagina 2

**NASCE IN AULA IL GRUPPO DI TRANSFUGHI PER SOSTENERE IL GOVERNO
LA CHIESA BENEDICE CHI CAMBIA CASACCA: FANNO BENE AL PAESE**

Servizi da p. 8 a p. 11

Sandra Lonardo, Elena Fattori e Gregorio De Falco (da sinistra con la mascherina), potrebbero appoggiare un nuovo governo Conte



**BEATI
I COSTRUTTORI**

DALLE CITTÀ

Bologna, edilizia

**Superbonus,
tilt normativo
Associazioni
contro la giunta**

Carbutti in Cronaca

Bologna, sanità del futuro

**Torre Biomedica,
al Sant'Orsola
parte il cantiere**

Servizio in Cronaca

Bologna, omicidio al Pilastro

**Accoltellò
il vicino di casa:
condannato**

Bianchi in Cronaca



Agenti dipinti come maiali violenti

**Video choc della Nannini
E la polizia si infuria**

Belaredetti a pagina 19



L'ex cantante dei Matia Bazar si racconta

**C'è una voce a Berlino
La nuova vita di Antonella**

Spinelli a pagina 28

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

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP), che può essere consegnato solo dal farmacista. Accarta il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 05/19/2020.

A. MENARINI

€ 2,50* in Italia - Sabato 16 Gennaio 2021 - Anno 157°, Numero 15 - ilsole24ore.com

*In vendita attraverso obbligazioni con indicizzazione (Il Sole 24 Ore € 2,00 - Indicizzazione € 0,50). Non ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed indicizzazione, in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 46/bis, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Adeempimenti
Certificazione unica, Iva e 730: i modelli al traguardo

Assicurazioni
In arrivo i criteri nazionali per risarcire le lesioni più gravi



Caputo, Massara, Pegorin, Ranocchi e Tosoni
— a pagina 23

SCARPA



THE ORIGINAL MOJITO

SHOP ONLINE: SCARPA.IT

FTSE MIB 22391,35 -1,13% | SPREAD BUND 10Y 114,20 -2,00 | €/€ 1,2123 -0,01% | ORO FIXING 1839,00 -0,15% | Indici & Numeri → PAGINE 28-31

Recovery plan, parti sociali all'attacco

L'EDITORIALE

SERVE UN PIANO DI SVILUPPO NON INTERVENTI A PIOGGIA

di Fabio Tamburini

L'errore più grande che le forze della maggioranza, e dell'opposizione, possono fare è recitare il teatrino della politica al palcoscenico della crisi di governo accantonando la questione più importante di tutte: il Recovery Plan. E bene che non lo facciano e che prestino l'attenzione necessaria perché sarebbe un errore grave. L'arrivo dei fondi europei, e non soltanto della prima parte che arriverà comunque, non è scontato. Occorrono progetti qualificanti, tempi di realizzazione certi, capacità di documentare lo stato di avanzamento dei lavori da cui dipende l'ottenimento delle risorse disponibili.

Al momento la situazione giustifica forti preoccupazioni. La prima versione del piano, per un'adesione generalizzata, è stata un disastro. Ma anche la seconda, quella poi approvata, è purtroppo deludente. Le risorse messe a disposizione dall'Europa, di entità davvero significativa, rappresentano una occasione formidabile per cambiare il Paese, per metterlo sulla strada dello sviluppo economico, un'alternativa alla crisi determinata dall'emergenza sanitaria e da un debito pubblico destinato prima o poi, più o meno che poi, a diventare schiacciante.

Il Recovery Plan deve servire a creare le condizioni per il rilancio dell'economia, di una economia sostenibile, mettendo al centro il fare impresa e la necessità di una spinta forte perché il sistema riprenda a volare. L'obiettivo è rendere il Paese competitivo nel lungo periodo con progetti concreti d'investimenti e riforme adeguate che spazzino via burocrazia, vincoli, inefficienze.

— Continua a pagina 2

FONDI EUROPEI

Confindustria: chiediamo una consultazione vera sulle modifiche

Per i sindacati passi avanti ma programma una politica industriale

Von der Leyen in pressing: procedere rapidamente, per poi andare sul mercato

Intanto l'instabilità politica - non solo in Italia, ma anche in Olanda ed Estonia - ha indotto la Commissione Ue a rivedere l'eventuale ad approvare rapidamente l'impianto che permetterà le risorse destinate alla ripresa dell'economia. — pagina 2-3

Edizione chiusa in redazione alle 22

BANCA D'ITALIA

Da Visco un nuovo allarme: rischi extra per i piccoli istituti

Carlo Marroni — a pag. 9

BUSSOLA & TIMONE

NON BASTA ELENCCARE BISOGNI

di Giovanni Tria

Sedico che per andare al di là del fiume mi serve un ponte, esprimo un bisogno ma non sto presentando un progetto. Si tratta del tipico esempio che si usa nei corsi di formazione per chi si vuole occupare di investimenti pubblici.

— Continua a pagina 3

LE ANALISI

INCERTEZZE E ASSENZA DELL'AUTORITÀ CAPOFILA

di Stefano Micossi — a pagina 2

COLPO D'ALA PER RIMEDIARE ALLA TROPPIA SUPERFICIALITÀ

di Giorgio La Malfa — a pagina 2

LE MOSSE DEI BIG

RUYBACK E CEDOLE

In miliardi di dollari e variazione percentuale sull'anno precedente



* stima. Fonte: FactSet, dati societari, Goldman Sachs Global Investment Research

Il tesoro delle banche Usa: 100 miliardi ai soci nel 2021

Jp Morgan, Citigroup e Wells Fargo hanno annunciato ieri utili migliori delle attese per il quarto trimestre 2020, anche se i titoli sono scesi a Wall Street. Il 2021 si annuncia ancora più ghiotto: tra i dividendi (30 miliardi che la Fed ha solo limitato) e buy back, le banche restituiranno ai soci nei prossimi 12 mesi oltre 100 miliardi, per la precisione 103, quasi il doppio di quanto dispendato nel 2020. **Cellino** — a pag. 9

PANORAMA

CRISI DI GOVERNO

La maggioranza non c'è ancora
Ipotesi Conte ter prima del Senato

Al Senato è nata la casa del «costruttore» per Conte: Male-Italia 2 del Misto, finora con spersona che già votavano con la maggioranza. Ma a tre giorni dal voto di fiducia in Aula la caccia ai responsabili si complica. Il premier potrebbe segnalare l'ex ministro - lunedì fiducia alla Camera e martedì al Senato - ma anche saltare al Colle per dimettersi e provare a ottenere l'incarico per un nuovo governo. — a pag. 5

OSSERVATORIO

IL RISCHIO: DIVENTARE UN GOVERNO DI MINORANZA

di Roberto D'Alimonte — a pagina 5

OLANDA

Scandalo aiuti all'infanzia: il governo Rutte va a casa

A due mesi dalle elezioni politiche il primo ministro olandese, Mark Rutte, ha presentato ieri le dimissioni del governo di centro-destra. A determinare la decisione lo scandalo sui sussidi all'infanzia: migliaia di famiglie hanno dovuto restituire aiuti che avevano ricevuto regolarmente. — a pagina 20



OGGI CON IL SOLE

La memoria della Shoah (ora) condivisa di Salo Muller

A 12,90 euro più il prezzo del quotidiano

.food
ECONOMIA DEL CIBO E AGRICOLTURA

La riscoperta dei surgelati: le vendite oltre quota 3 miliardi

Manuela Sorelli — a pag. 25

Motori
TEST DRIVE
Hyundai Tucson sfida le tedesche

Simone Luca Pini — a pag. 25

CRISTALLO RESORT & SPA
CORTESE SERVICE
THE LUXURY COLLECTION



"LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE"
JOHN MUIR

booking@crystallo.it - tel. 0436.881111
www.crystallo.it

Cartelle e pagamenti, mini rinvio Di Ristori, rottamazione più vicina

FISCO E CONTRIBUENTI

Stop fino al 31 gennaio per notifica di ruoli, avvisi bonari e accertamenti

Il mini-rinvio al 31 gennaio per notifiche e termini di versamento delle cartelle, deciso dal Governo giovedì sera, è solo la prima parte del capitolo riscossione. Nel cantiere del decreto Ri-

storì 5 sono destinate a entrare le misure di definizione agevolate per ridurre la pressione sui cittadini e imprese e trovare una soluzione all'emergenza cartelle e accertamenti. In sostanza, si lavora a una nuova rottamazione che consenta ai contribuenti di regolare i conti senza l'aggravio di sanzioni e interessi di mora. Una sanatoria che potrebbe riguardare i ruoli relativi agli anni 2018 e 2019. **Mobili e Parente** — a pag. 6

I CONTI E I NUOVI SOSTEGNI

Aiuti fra 12 e 15 miliardi
Nel 2020 debito al 156,5% e calo del Pil dell'8,8%

Gianni Trovati — a pag. 6

Allarme vaccini, Pfizer taglia le forniture del 29%

EMERGENZA COVID

Altre 9 regioni entrano in zona arancione. Ricorsi di Lombardia e Bolzano

Nel giorno in cui l'Italia supera quota 1 milione di vaccinati contro il Covid, scoppia la granaia dei vaccini: la produzione della Pfizer-

Biotech rallenta e slitterà la consegna delle dosi in Europa. La Pfizer ha comunicato «unilateramente» al commissario Arcuri che saranno consegnate il 29% in meno delle dosi settimanali previste da lunedì. Intanto da domani entra in vigore il nuovo Dpcm, con molte regioni che si colorano di arancione e rosso. Lombardia e Bolzano (in zona rossa) pronte al ricorso. **Flammeri** — a pag. 8



LE RIAPERTURE

Dpcm, Regioni e Tar: caos nelle scuole

Eugenio Bruno — a pag. 8





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 16 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 15 - € 1,20
S. Marcello I Papa

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

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

COMELA GERMANIA VEDE LA CRISI DI GOVERNO

O via il Recovery o via Conte

I tedeschi dopo avere letto il piano italiano per i soldi Ue sono terribilmente preoccupati

La Faz scrive: «Risorse buttate per comprarsi le clientele Se è così meglio Italia al voto»

Tobias Piller spiega perché quel documento è da riscrivere altrimenti si perderanno i fondi

I biancocelesti si rilanciano in campionato. Ko pesante per i giallorossi

La Lazio asfalta la Roma e vince il derby 3-0



Austini, Biafara, Carmellini, Pieretti, Rocca, Salomone, Sonnino e Zotti da pagina 26 a 30

Picco di contagi ad Ostia. Più casi anche a Borghesiana, Centocelle, Torino e San Basilio Aumentano i focolai Covid nella Capitale

Nel centro storico di Roma
La Raggi riapre la Ztl
Protestano i negozianti

Verucci a pagina 16

••• Nel monitoraggio settimanale del Dipartimento di Epidemiologia della Regione Lazio crescono da 28 a 34 i quartieri della Capitale ad aver oltrepassato la soglia dei mille positivi dall'inizio della pandemia. Va peggio a Ostia, Borghesiana e Centocelle. Contagi in aumento anche al Torino e San Basilio.

Sbraga a pagina 14

Feriti un agente e un malvivente
Spari al posto di blocco
Far West a San Pietro

Ossino a pagina 21

DI FRANCO BECHIS

L'Italia sta comprando consensi e voti con i soldi europei. Ecco il secco giudizio sul PNRR da parte della più autorevole testata tedesca, la *Frankfurter Allgemeine Zeitung (Faz)*, che riflette per altro con toni assai meno decisi (...)

Segue alle pagine 2 e 3

I numeri della maggioranza traballano
I responsabili si nascondono
Ora Renzi prova a ricucire

De Leo e Solimene alle pagine 6 e 7

Un fallimento il decreto Liquidità
Il bazooka di Conte s'inceppa
Pochi prestiti alle imprese

Caleri a pagina 5

I vaccinati salgono a un milione
Ancora divieti e chiusure
E il Lazio diventa arancione

Frasca alle pagine 9 e 15

Ieri cerimonia di insediamento
Il generale Teo Luzi
è il nuovo comandante
dei Carabinieri



Musacchio a pagina 10

la S TORACIATA
In fondo Mastella potrebbero votarlo pure per il Quirinale. Tonno che non scade

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

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

C'è un imitatore molto bravo che si chiama Ubaldo Pantani, che potete seguire spesso a "Quelli che il calcio" o anche nel programma di Carlo Conti il sabato su Raiuno "Affari tuoi - Viva gli sposi". Penso a cosa potrebbe accadere se un imitatore bravo come Pantani venisse immesso nella casa del "Grande Fratello Vip" e, prendendo i panni di questo o quel concorrente, mettesse ancor più malumori di quelli già esistenti. Il "Grande Fratello" vip o non vip finisce sempre così: che ad un certo momento si rompono gli equilibri e l'uno parla male dell'altro. (...)

Segue a pagina 25

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

Segue a pagina 25

Sabato 16 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 12 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Niente Superbonus quando l'abitazione si trova già nella classe energetica più elevata

Poggiani a pag. 25

Il rebus giustizia e politica: il pm in carica che si candida a sindaco e l'ex politico che vuole diventare procuratore

Carlo Valentini a pagina 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

LUNEDÌ IN EDICOLA

Italia Oggi

Credito Pmi, effetto Covid

TRAVAGNANO IN LINEA

Prorogato l'invio di atti fiscali

Si sposta alla fine di gennaio il termine per la spedizione degli atti di accertamento e comunicazioni di irregolarità. Stop anche ai versamenti

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Dopo un anno o quasi di Pandemia, chi ha vinto e chi ha perso? Perché, come in tutte le guerre, ci sono quelli che sono finiti in povertà e quelli che hanno moltiplicato a dismisura la loro ricchezza e insieme il loro potere. L'aspetto più importante, perché da esso consegue sia la povertà che la ricchezza, è il potere. In questo senso, e tutto coincide anche per ricchezza e povertà, la risposta è semplice e del resto sta scritta nei listini di borsa di Wall Street. A vincere sono in pochi, tutti riuniti sotto una sigla che non si sa chi l'ha coniatata ma di cui è chiarissimo il significato: Oti, cioè Over the top, coloro che già prima della Pandemia erano già al di sopra del top. Se si ignorano le polemiche (per certi aspetti sacrosante) di Matteo Renzi con Giuseppe Conte; se si ignorano le piccole ironie sulla sigla CIAO, che per Renzi equivaleva a un dettato di compiti per Conte e invece, senza far ridere molto, nell'edizione di giovedì del *Fatto*

continua a pag. 2

Un mese di respiro per l'avvio della notifica degli atti fiscali ai contribuenti: il nuovo di sposta, in scostanza, dalla fine del 2020 alla fine di gennaio 2021, il termine per la ripresa dell'invio di avvisi di accertamento e comunicazioni di irregolarità. La notifica, però, potrebbe avvenire anche nel 2022 e non solo durante il 2021. Sissiso, breve, stop per i versamenti legati alle cartelle già in corso di pagamento.

Libardi a pag. 23

RISCHIO IMPLSIONE

Gli Usa hanno ormai imboccato la china discendente

Pezani a pag. 12

Verso un governo posticcio, ottenuto con una forzatura

Ciccapardo a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

È stata fatta una simulazione, sulla base dei sondaggi SWG, della composizione del Parlamento italiano nell'ipotesi di elezioni anticipate. Da esso risulta che (anche a seguito della riduzione del numero dei deputati) i vari partiti italiani sono suddivisi in una drastica riduzione dei numeri dei loro rappresentanti. Quanti gli esiti: **MAGGIORANZA:** Pentastellati -197 parlamentari; Partito democratico -11; Italia viva -80. In totale, per la maggioranza, -238 parlamentari. **OPPOSIZIONE:** Lega -54 parlamentari; Forza Italia -116; Fratelli d'Italia -141. **Partito di maggioranza:** 113. **IL GRUPPO MISTO,** facendosi in caso i rappresentanti dell'Alto Adige, della Valle d'Aosta, di LeU e Frastaglio varie, perderebbe 43 seggi. Da questi dati si coglie perché le forze politiche siano d'accordo o no sul mantenimento del governo Conte, ma tutte (anche PD) non vogliono nuove elezioni. I dati sono chiarissimi, le conseguenze allarmanti. Peccato che nessun media italiano li abbia pubblicati. Essi sono stati diffusi solo dalla Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ). I tedeschi sono informati su ciò che capita in Italia. Noi no.

TOGETHER TO COMPETE

IL NETWORK NOVERIM PER I PROFESSIONISTI

OLTRE 300 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO

CRESCI INSIEME A NOI!

noverimnetwork
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

JOIN US ON NOVERIM.IT **800 08 55 71**

* Esclusivamente per la Liguria fino al esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECONDO XIX» a euro 1,50. Con «il mensile anti-Covid» a € 0,90 in più, con «i Adatti della Banca leader 2020» a € 2,00 in più, con «il decreto ristoro» a € 0,50 in più, con «la legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più.



LA NAZIONE

SABATO 16 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Arancioni Liguria e Umbria

**La rivincita toscana:
resta di colore giallo
«Ma non è finita»**

Ciardi a pagina 4



Firenze, il futuro dello stadio

**Il Ministero:
«Non abbattete
il Franchi»**

Fichera a pagina 17 e in Cronaca



Arrivano più chiusure e meno vaccini

Quindici regioni in zona rossa o arancione mentre Pfizer riduce le consegne del 29 per cento. Arcuri: «Pronti a fare causa»
Lombardia e Bolzano fanno ricorso contro il decreto. I Tar sconsigliano i governatori sulla scuola e ordinano la riapertura

Servizi
da p. 3 a p. 8

In gioco la leadership a sinistra

**Ai democratici
non conviene
un Conte forte**

Bruno Vespa

“L a pietra scartata dai costruttori è diventata la pietra d'angolo. Questo è stato fatto dal Signore ed è una meraviglia ai nostri occhi”. Così il Vangelo di Marco. Al Signore, oggi, il cattolico Giuseppe Conte chiede un miracolo più audace: far diventare i ‘costruttori’ stessi pietre d'angolo di una nuova maggioranza. Ogni stagione ha i suoi mercati: si chiamino ‘responsabili’ o ‘costruttori’, si tratta sempre di parlamentari che non vogliono lo scioglimento delle Camere temendo di non rientrarci. Ieri sera, nella sua casa di Firenze, Matteo Renzi era convinto che Conte non avesse ancora recuperato la maggioranza al Senato. Cesa (Udc) parla con tutti, a destra e a sinistra.

Continua a pagina 2

**NASCE IN AULA IL GRUPPO DI TRANSFUGHI PER SOSTENERE IL GOVERNO
LA CHIESA BENEDICE CHI CAMBIA CASACCA: FANNO BENE AL PAESE**

Servizi da p. 10 a p. 13



Sandra Lonardo, Elena Fattori e Gregorio De Falco (da sinistra con la mascherina), potrebbero appoggiare un nuovo governo Conte

**BEATI
I COSTRUTTORI**

DALLE CITTÀ

Firenze

**Pestato in strada
da dieci ragazzi
senza un perché**

Baldi in Cronaca

Firenze

**Aperti per cena
La rivolta
dei ristoranti**

Servizi in Cronaca

Firenze

**S. Maria Novella
da salvare
Degrado, sporco
e falò sul sagrato**

Servizio in Cronaca



Agenti dipinti come maiali violenti

**Video choc della Nannini
E la polizia si infuria**

Belardetti a pagina 19



L'ex cantante dei Matia Bazar si racconta

**C'è una voce a Berlino
La nuova vita di Antonella**

Spinelli a pagina 28

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

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquistare il tuo farmaco. Se continui a provare disagio dopo due settimane di trattamento dal prescritto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 05/05/2020.

A. MELANINI



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 13

Sabato 16 gennaio 2021

Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

LA CRISI

Soccorso bianco per Conte

Numeri in Senato ancora incerti. Si tratta per allargare la maggioranza agli ultimi democristiani (Udc): "Spinte dal mondo cattolico". Diversi esponenti di Italia Viva tentati dalla fuga. E Renzi dichiara: pronti a discutere senza veti. Ma Palazzo Chigi chiude: "Strade divise"

Orlando avvisa il premier: "Dopo la fiducia serve un nuovo patto di programma"

Sono in corso le trattative per allargare la maggioranza in vista della prova della fiducia in Parlamento per il premier Conte, lunedì alla Camera e martedì al Senato. Si lavora anche al sostegno dell'Udc. Intervista al vicesegretario del Pd Orlando: «Un nuovo patto di programma».

di **Ciriaco, Lauria, Lopapa Occorsio, Pucciarelli e Vitale**
● da pagina 2 a pagina 7

L'analisi

I confini di Mattarella

di **Claudio Tito**

Ci sono due parole che negli ultimi giorni risuonano in tutte le trattative per tenere in vita il governo Conte.

Si tratta di un concetto che ha accompagnato i colloqui tra il capo dello Stato e il premier: «Praticabilità parlamentare». Dal Quirinale, infatti, è arrivata a Palazzo Chigi questa richiesta.
● a pagina 4

Il caso

Quel fascino non troppo discreto del pentimento

di **Filippo Ceccarelli**
● a pagina 7

Mappamondi

Il piano di Biden da 1900 miliardi per unire gli Usa

di **Federico Rampini**
● a pagina 29

Joe Biden

La Francia persa nel Sahel "Meglio ritirarci"

di **Anais Ginori**

Loic Rissler è il cinquantesimo militare morto in quella che sta diventando una guerra senza fine. Il Vietnam della Francia.
● a pagina 17 con un commento di Gianluca Di Feo

La Lombardia si ribella alla chiusura

Allarme vaccini Pfizer taglia le consegne del 30 per cento

Pfizer riduce le consegne previste di vaccini anti-Covid: da lunedì all'Italia arriverà il 29% circa di dosi in meno. Il commissario per l'emergenza Arcuri: «L'azienda ci ripensi o siamo pronti ad azioni legali». L'indice di contagio aumenta. Da domani 12 Regioni saranno in zona arancione e 3 in zona rossa. Lombardia e Provincia autonoma di Bolzano minacciano ricorsi contro le restrizioni.

di **Bocci, Brera, Bulfon, Dusi Foschini, Giovana e Tonacci**
● da pagina 10 a pagina 13

Il cardinale Bassetti

"Ho visto la morte ma uscirò da questa palude"

di **Paolo Rodari**
● a pagina 15

La Lazio schianta la Roma, prima sfida in tempo di virus



▲ Lazio-Roma 3-0

ETTORE FERRARI/ANSA

Qualche grido nel silenzio ecco quel che resta di un derby

di **Gabriele Romagnoli**

Se un marziano a Roma fosse arrivato ieri sera avrebbe pensato di aver sbagliato rotta e destinazione. Sotto di lui, in fase di atterraggio, una meta diversa

dalle aspettative, dalla storia e da se stessa. L'avrebbe vista svuotarsi progressivamente.
● alle pagine 36 e 37 con i servizi di Cardone e Pinci

Il racconto

Genovese in cella "Non starò qui ancora molto"



Alberto Genovese

di **Sandro De Riccardis**
● a pagina 18

"Un libro godibile, ben riuscito, con un'anima".
— Corrado Augias



Editori Laterza



6 RISTAMPE

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia €3,00
- Croazia €4,20 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ

Berlino Finisce l'era di Angela
16 anni per cambiare la Germania



FRANCESCO FORZA INVIATA A BERLINO

I candidati alla guida del partito cristiano-democratico tedesco sono tre, hanno ciascuno molte qualità, e un unico comune difetto: non sono lei, Angela Merkel. Che ieri si è presentata al congresso con la serietà di sempre, appena aggraziata da un girocollo in ambra baltica, in tono con la giacca bordeaux.

Olanda Il "frugale" Rutte scivola
sullo scandalo del bonus figli

MARCO BRESOLIN - P.17



LA STAMPA



SABATO 16 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) // ANNO 155 // N. 15 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // www.lastampa.it

GNN

È in edicola

UOMINI IN GABBIA di SIMONE BUCHHOLZ

BRIVIDO NOIR

I NODI DELLA NUOVA CRISI ITALIANA

BANCAROTTA DI UNA CLASSE DIRIGENTE

MASSIMO CACCIARI

L' "laboratorio Italia" ha dunque sfornato il suo "caso" più spettacolare: nel pieno di una pandemia e di una tragica situazione economica e sociale ha inventato una crisi di palazzo in piena regola. L'Europa osserva stupefatta, incerta se applaudire all'ennesimo esempio di creatività politica nostrana, campo nel quale siamo davvero sovrani, o mandare ad assisterci qualche infermiere. I giovani, cui anche una scuola decente è oggi vietata, i giovani per il 60% senza lavoro, sotto-occupati, precari (costretti, cioè, a pregare se vogliono sfangarsela), ringraziano e a un tempo forse si chiedono perché, come è possibile che accadano cose del genere, quali ne sono le cause. Colpa di Renzi. E' la risposta unanime che si leva da chi dovrebbe governare. Ecco l'untore, colui che roso da sacra fame di potere e di vendetta impedisce al nocchiero di condurre la navicella dello Stato verso porti sicuri. Facciamolo fuori e chi il viaggio continui.

E' il ritornello che si sente da trent'anni, una volta da "destra" e la volta dopo da "sinistra": ridurre la nostra crisi politica, culturale, istituzionale alla misura di questo o quel personaggio. E allora vediamo come sostituirlo, andiamo a pesca di "responsabili" o, come si appellano in epoca di Recovery Plan, di "costruttori". Ne siamo così abituati che ormai non fa più problema neanche a coloro che gridavano allo scandalo con profetici toni quando Berlusconi esercitava da maestro questo sport. E' colpa di Renzi se la prima stesura del Recovery Plan faceva schifo? È stato Renzi a impedire al Pd di imporre la sua revisione? Al Pd sembra che aiuti e sostegno alle categorie più colpite siano stati forniti con tempestività e equità? Vogliamo chiedere agli interessati e ai loro commercialisti?

CONTINUA A PAGINA 25

INTERVISTA ALLA COMMISSARIA EUROPEA KYRIAKIDES. PFIZER RIDUCE LE CONSEGNE

La Ue: "Lockdown inevitabili" Dodici Regioni in arancione

La Lombardia è rossa, ira di Fontana; "Decisione politica, faremo ricorso"

Da domani tre quarti del Paese è in quarantena. In lockdown vanno Lombardia, Alto Adige e Sicilia. L'ira di Fontana: "Decisione politica, facciamo ricorso". SERVIZI - PP. 2-7

LA STRATEGIA

I MOTIVI DELLA NUOVA STRETTA

SACRIFICI DURI MA NECESSARI

ANTONELLA VIOLA

L'Europa sta affrontando un'altra fase critica della pandemia: dal Regno Unito alla Germania, dalla Spagna alla Francia, il virus corre veloce e continua a costringere i governi a inseguirlo. Come avevamo purtroppo previsto, stiamo entrando nella terza ondata, senza essere mai veramente usciti dalla seconda.

CONTINUA A PAGINA 25

AL MAURIZIANO DI TORINO

Cinzia, la milionesima vaccinata: "Virus alle spalle"



Cinzia Vaccieri, infermiera torinese, è la milionesima vaccinata

DANIELLE BOLAVAGNONE, REPORTER

POLETTI - P. 4

IL PREMIER RACCOGLIE I RESPONSABILI "PER UN GOVERNO EUROPEISTA". NASCE UN GRUPPO AL SENATO

Conte e Zingaretti gelano Renzi: "I numeri ci sono"

L'ANALISI

A POCHI GIORNI DAL VOTO DI MARTEDÌ

IL PD IN CERCA DI UNA MISSIONE

FEDERICO GEREMICCA

La strenua resistenza di Giuseppe Conte, certo. Ma anche, se non soprattutto, la tenuta del Partito democratico su una linea che non era scontata: andare avanti, a ogni costo o quasi. - P. 11

IL COMMENTO

SEGUIAMO L'ESEMPIO DEL NORD EUROPA

SOGNO UNA DONNA A PALAZZO CHIGI

ELSA FORNERO

Diciamo lo apertamente: non c'è forse rappresentazione più plastica del divario di genere esistente nel nostro Paese di questa brutta crisi di Governo.

CONTINUA A PAGINA 25

Conte lavora a un piano per federare il centrosinistra e punta su una "maggioranza Recovery". Il presidente del Consiglio e il leader del Pd, Zingaretti, gelano Renzi: "I numeri ci sono". Ma l'ex rotamatore tenta la retromarcia. La mano tesa arriva dal capogruppo in Senato di Italia Viva, Faraone: "Abbiamo chiesto al premier di sciogliere alcuni nodi che sono irrisolti nel governo. Se lo farà, noi ci siamo". Subito lo stop del Partito democratico: "Basta, siete fuori". SERVIZI - PP. 8-11

BUONGIORNO

Non so se sarà Clemente Mastella a salvare il governo Conte ma, nel caso, mi sarà un po' più simpatico. Non Mastella, che mi è simpatico da sempre, ma il governo Conte. Mastella mi diventò particolarmente simpatico quando, da ministro della Giustizia, promosse un indulto con una maggioranza trasversale, spiegando che il compromesso è l'architettura della politica, e il compromesso più nobile fu la Costituzione. L'ho visto nessesimo nella sua Ceppaloni, con la fila di questuanti con preghiera d'intercessione in questa o quella pratica, e lui prometteva e manteneva, e se la fila era troppo lunga dava a tutti appuntamento su in villa - con piscina a forma di conchiglia - e i questuanti arrivavano l'indomani e lui distribuiva le prebende. Mi è simpatico perché a non so quale anniversario della sua discesa in politica

Clemente l'onesto

MATTIA FELTRI

raccontò in comizio di essere entrato in Rai su raccomandazione di Ciriaco De Mita quindi forza, chiedete e vi sarà dato. Mi è simpatico perché, quando si sposò il figlio, organizzò una festa con seicento invitati, il carrello delle grinte, la piramide di pesche e Katia Ricciarelli al microfono. Perché ai suoi raduni di partito arrivavano Roberto Benigni e Claudio Baglioni. Perché patrocinava la sagra del fusillo al pecorino e la fiera degli sbandieratori, e poi andava in yacht con Diego Della Valle. E quando la sua collisione con Di Pietro fu fatale al governo Prodi, io stavo con Mastella perché non è moralista, mentre i moralisti sperano di camuffare le loro bassesse con alte parole. E infatti sarà con Mastella che, dentro questo governo, il termine onestà comincerà persino ad avere un senso. -

LO STUDIO

SEPARAZIONI IN AUMENTO DEL 60 PER CENTO PERCHÉ SI DIVORZIA AI TEMPI DEL COVID

ANNAMARIA BERNARDINI DI PEACE

Nessuno ci scommetterebbe, ma io sono molto romantica. Quando, ai primi di marzo dell'anno scorso, si è parlato di confinamento dettato dall'emergenza, che poi è stato attuato, io ho avuto l'ardire di pensare "Sarà come è successo anni fa in America".



CONTINUA A PAGINA 7 GIUBILEI - P. 7

L'INCHIESTA

INDAGINE A SAN GERMANO VERCELLESE LA ZARINA LEGHISTA CHE RUBA AI POVERI

FLAVIA PERINA

Anche nella tempesta del Covid c'è stata, e forse c'è ancora, un'Italia della vergogna. Una vergogna che ferisce più dei grandi scandali perché oltraggia i sentimenti profondi: carità, compassione, pietas - che siamo abituati ad associare alla nostra cultura nazionale.



CONTINUA A PAGINA 25 ZANELLO - P. 15

LA POLEMICA

INDIGNA A SAN GERMANO VERCELLESE GIANNA, LA POLIZIA E LA NOTA SBAGLIATA

ALBERTO MATTIOLI

Poliziotti come mai? All'ineffabile pandemia polemica italiana mancava solo il video di Gianna Nannini. Nel film d'animazione che accompagna la sua «L'aria sta finendo», Nannini spara sulle guerre, l'inquinamento, il consumismo, i social e così via. - P. 15



NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

NOBIS ASSICURAZIONI

www.nobis.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

Per investitori professionali

FCA ADDIO DOVE ANDRÀ IL TITOLO STELLANTIS **CALCIO CHI È IL GRECO CHE CORTEGGIA L'INTER**

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

Per investitori professionali

€ 4,20

Sabato 16 Gennaio 2021 Anno XXXIII - Numero 011

MF il quotidiano dei mercati finanziari

L'Espresso

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

PIAZZA AFFARI BOOM DI RACCOLTA (E UTILI) PER GLI ASSET MANAGER QUOTATI. CONVIENE INVESTIRE SU DI LORO?

La miniera del risparmio gestito

INCHIESTA *L'Italia affronta una nuova crisi di governo che blocca anche tutti i progetti pubblici. Così si scopre che tra Aspi, Ilva, Alitalia, Mps & C il conto per le finanze è esorbitante*

30.000.000.000.000

Quanto costa lo Stato pasticione

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Dopo un anno o quasi di Pandemia, chi ha vinto e chi ha perso? Perché, come in tutte le guerre, ci sono quelli che son finiti in povertà e quelli che hanno moltiplicato a dismisura la loro ricchezza e insieme il loro potere. L'aspetto più importante, perché da esso consegue sia la povertà che la ricchezza, è il potere. In questo senso, e tutto coincide anche per ricchezza e povertà, la risposta è semplice e del resto sta scritta nei listini di borsa di Wall Street. A vincere sono in pochi, tutti riuniti sotto una sigla che non si sa chi l'ha coniato ma di cui è chiarissimo il significato: Ott, cioè Over the top, coloro che già prima della Pandemia erano già al di sopra del top.

Se si ignorano le polemiche (per certi aspetti sacrosante) di Matteo

Renzi con Giuseppe Conte; se si ignorano le piccole ironie sulla sigla CIAO, che per Renzi equivaleva a un dettato di compiti per Conte e invece, senza far ridere molto, nell'edizione di giovedì del *Fatto quotidiano*, CIAO significa Crisi Irresponsabile A Orologeria; se insomma si esce dal limitato giardino per niente verde dell'Italia, si capisce che qui o il mondo prende coscienza di dove è già andato il potere globale e quindi la ricchezza, o il destino non solo delle democrazie ma anche delle libertà che ne consegue è già segnato.

UNA BOLLA RAZIONALE

Usa & Italia: perché le borse snobbano le crisi politiche

CLASSIFICA DEI RENDIMENTI

Fondi pensione, i migliori e i peggiori del 2020





SM
Studio Temporary Manager[®]
SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

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

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

Studio Temporary Manager si occupa in particolare di:

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

VERONA

MILANO

TORINO

ROMA

BRESCIA

BOLOGNA

ANCONA

www.temporarymanager.info

Porti: tasse Ue, Assiterminal "Ok a ricorso ma non basta"

Becce "Nel Recovery bene l'impegno su collegamenti ferroviari"

Sostegno al ricorso alla Corte Europea contro la tassazione dei porti e nel Recovery va bene l'impegno sulle ferrovie perché il collegamento dei porti con i mercati di riferimento è un tema prioritario, ma bisogna ancora capire bene "che cosa sarà finanziato". "Abbiamo condiviso l'iniziativa del governo di ricorrere alla Corte di Giustizia europea contro la decisione della Commissione europea di tassare i porti, ma abbiamo anche detto che purtroppo si arriva a questo punto avendo trascurato a lungo l'argomento che è sul tavolo da 6 o 7 anni. E' un ritardo di elaborazione nei confronti della portualità che è un po' l'elemento che contraddistingue da troppi anni la politica in questo Paese, a prescindere dai governi" attacca Luca Becce, presidente di Assiterminal, l'associazione dei terminalisti portuali italiani. "Ma il ricorso non basta - aggiunge -. Bisogna anche tornare alla Commissione europea per insistere sul perché riteniamo che la tassazione sia concettualmente sbagliata". Il Recovery fund? "Va bene il grosso impegno economico ipotizzato sugli investimenti ferroviari, perché in Italia il tema che ci fa essere fanalino di coda dell'Europa industriale è proprio quello della connessione dei porti con i mercati di riferimento che è insufficiente. E i collegamenti ferroviari sono i più insufficienti. Se guardiamo invece le risorse per l'infrastrutturazione e la dotazione portuale non sono un granché". La prima cosa per sostenere la ripresa e lo sviluppo resta comunque far funzionare il sistema portuale con regole uguali per tutti. "Abbiamo condiviso la riforma Delrio della portualità - dice Becce -, ma la riduzione da 25 autorità portuali a 15 autorità di sistema non ha comportato il più piccolo cambiamento, continuiamo ad avere 15 repubbliche autonome che sulla stessa materia, la stessa norma di legge, hanno modalità applicative completamente contraddittorie". (ANSA).



Rossi: "Lavorare bene per risolvere questione tassazione"

Redazione

LIVORNO Avremmo voluto chiedere tante cose a Daniele Rossi nel suo doppio ruolo di presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro settentrionale, nomina riconfermata in questi giorni per altri quattro anni, e di **Assoporti**. Ci siamo soffermati sulla questione che di questi tempi riempie i dibattiti (virtuali principalmente) del mondo marittimo portuale: il richiamo dell'Europa all'Italia a proposito della tassazione dei porti e la decisione del Mit di ricorrere alla Corte europea. Prima però ci siamo fatti dire dal presidente Rossi se ci fosse qualcosa che gli sarebbe dispiaciuto non portare a termine a Ravenna se non fosse stata riconfermata la sua nomina. Il progetto dell'hub portuale, ci ha risposto. Progetto che comunque richiederà ancora almeno sei anni per essere definitivamente concluso. La questione della tassazione e del perchè i porti italiani non possano essere paragonati a quelli del Nord Europa, è molto complessa anche da spiegare giuridicamente fuori dall'Italia. L'azione della ministra De Micheli è stata dunque per Rossi molto importante, e su questo si lavorerà per cercare di risolvere la cosa anche politicamente. Se il ricorso andrà male, non voglio nemmeno pensare adesso alle conseguenze per i nostri porti ha detto. Dobbiamo lavorare perchè tutto arrivi alla giusta conclusione.

The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there's a navigation bar with 'M SC' logo and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI DEL MARE' text. Below that, a main headline reads 'Rossi: "Lavorare bene per risolvere questione tassazione"'. A sub-headline says 'Non voglio pensare a cosa succederebbe se il ricorso alla Corte europea andasse male'. There's a video player with the error 'Your browser can't play this video. Learn more'. To the right, there's a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Rossi: "Lavorare bene per risolvere questione tassazione"', 'Sergio Prete resta alla guida del mar Ionio', 'Il futuro di Corigliano Calabro', 'Costa Toscana: il vanto livornese', and 'Carica eccezionale spedito da Fortune in Cina'.

Porti: Trieste avrà collegamento ferrovia con Interporto Pn

(ANSA) - PORDENONE, 15 GEN - Un accordo per lo sviluppo di un primo collegamento ferroviario tra il **Porto di Trieste** e l'Interporto di Pordenone, che prevede anche l'accettazione e la consegna del carico marittimo e intermodale nella Destra Tagliamento, è stato sottoscritto tra i due enti e Confindustria Alto Adriatico. Alla base dell'intesa, la cui operatività è prevista entro la metà del prossimo febbraio con un flusso di circa 70 container (andata e ritorno) al giorno, la necessità individuata dalla Territoriale, maturata nell'ambito delle attività di sviluppo economico del Friuli Venezia Giulia, di implementare efficienti collegamenti ferroviari intermodali con il sistema portuale regionale attraverso l'utilizzo di tutte le strutture logistiche regionali esistenti tra cui il **Porto di Trieste**, l'infrastruttura più importante nel Nord Est del Paese per i traffici marittimi in import ed export - in particolare per i traffici di container e intermodali di UTI (Unità di Trasporto Intermodale) - e Interporto Pordenone, elemento catalizzatore logistico dell'area industriale del Pordenonese e delle province. Operativamente, Confindustria Alto Adriatico e **Porto di Trieste** si faranno carico della promozione del servizio presso le aziende industriali, gli operatori logistici del territorio e le compagnie marittime che 'scalano' **Trieste**, stimando i flussi di carico che trovano origine e destinazione nell'area Pordenonese e circostante. (ANSA).



INDUSTRIA

Pordenone, un treno per l' export da Trieste

Nuovo shuttle tra il Friuli e il porto giuliano capace di trasportare 35 container Agrusti: «La partnership riguarda l' intero Nord Est e i suoi bisogni logistici»

Barbara Ganz

PORDENONE Un collegamento diretto fra un' area a diffusa vocazione manifatturiera e produttiva, il Pordenonese che si allarga fino a parte della provincia di Treviso e del Veneto, e una piattaforma logistica di prima importanza come è il porto di Trieste. A unirli, nel giro di un mese, sarà un treno shuttle capace di trasportare 35 container in andata e altrettanti al ritorno, per portare alle imprese componentistica e materie prime e, nel senso opposto, agevolare l' export dei beni prodotti, con i settori dell' elettrodomestico e del legno arredo in prima fila. Si tratta del primo collegamento ferroviario tra il Porto di Trieste e l' Interporto di Pordenone, che prevede anche l' accettazione e la consegna del carico marittimo e intermodale nella Destra Tagliamento, e sarà curato direttamente dal trasporto ferroviario della regione Friuli Venezia Giulia. L' accordo è stato firmato tra i due enti e Confindustria Alto **Adriatico**: alla base dell' intesa, la cui operatività è prevista entro un mese partendo da un collegamento giornaliero, la necessità individuata dalla Territoriale - nell' ambito delle attività di sviluppo economico regionale - di implementare efficienti collegamenti ferroviari intermodali con il **sistema portuale** regionale attraverso l' utilizzo di tutte le strutture logistiche regionali esistenti tra cui il Porto di Trieste, considerata l' infrastruttura più importante nel NordEst del Paese per i traffici marittimi in import ed export - in particolare per i traffici di container e intermodali di UTI (Unità di Trasporto Intermodale) - e Interporto Pordenone, elemento catalizzatore logistico dell' area industriale del Pordenonese e delle province. Solo pochi giorni fa - dopo l' approvazione del Consiglio dei ministri italiano e l' adempimento di ulteriori condizioni precedenti formali - è stata perfezionata l' annunciata acquisizione del terminal multifunzionale "Piattaforma Logistica Trieste" (PLT) nel porto di Trieste da parte della società Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) con una quota del 50,01%; l' infrastruttura opererà d' ora in poi sotto il nome HHLA PLT Italy e dovrebbe iniziare a febbraio le operazioni estese. «Le ultime positive vicende del Porto di Trieste rappresentano ulteriore elemento di internazionalizzazione e creano le premesse affinché esso diventi sempre più concorrenziale rispetto ai competitor del Nord Europa - spiega Michelangelo Agrusti, presidente Confindustria Alto **Adriatico** - . Noi facciamo la nostra piccola parte che riteniamo importante in un quadro di integrazione delle realtà logistiche regionali». La nuova partnership - sottolinea - «riguarda l' intero NordEst, in particolare l' area trevigiana, che potrà trovare nella nostra portualità e nella nostra infrastruttura una soddisfazione importante ai propri bisogni logistici». La direzione intrapresa con Porto e Interporto, sempre per Agrusti, «è oramai elemento non solo strategico, ma necessario, perché, coerente con un' ottica green: un punto fermo delle politiche europee». Nel dettaglio, come ha spiegato l' ad di Interporto Centro Ingrosso, Giuseppe Bortolussi, «creeremo un collegamento dedicato di 120 chilometri tra Interporto e Porto di Trieste. Un tratto breve che però insiste in un' area logisticamente felice rispetto ai Balcani, ai mercati Occidentali e naturalmente alle aree contermini». Un cambiamento determinante per creare sinergia tra industria e logistica, una attività quasi sempre terziarizzata, ma alla quale vengono affidate sempre più funzioni. E Zeno D' Agostino,





Il Sole 24 Ore

Trieste

Adriatico Orientale, ha ricordato come «l' incremento di soggetti nella rete **portuale** di Trieste fa crescere il valore dei soggetti e della rete nel suo complesso». Non solo: l' accordo - ha ricordato D' Agostino - si innesta perfettamente nel tema su cui il Porto, negli ultimi anni, ha investito, vale a dire l' ospitalità garantita a flussi di traffico che in qualche modo parrebbero aver poco a che vedere col contesto territoriale, per «permettere a quei flussi di creare economie di scala per lo sviluppo di servizi destinati a diventare valore per le realtà esistenti sul territorio». Ora inizia la fase della promozione e informazione del servizio presso le aziende industriali, gli operatori logistici del territorio e le compagnie marittime che scalano a Trieste, stimando i flussi di carico che trovano origine e destinazione nell' area Pordenonese e circostante. Interporto, in qualità di gestore istituzionale del nodo logistico, predisporrà il piano progettuale operativo e commerciale del servizio, individuando i soggetti da incaricare della sua realizzazione e mantenimento regolare. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Decolla la logistica Merci in treno fra porto di Trieste e Pordenone

Dallo scalo ogni giorno un convoglio di container con materie e componenti per la manifattura di Friuli e Veneto orientale

DIEGO D'AMELIO

Trieste Il Friuli Venezia Giulia compie un altro passo avanti verso la realizzazione di una piattaforma logistica regionale, costruita a partire dal **porto** di **Trieste**. Fra qualche settimana un treno merci collegherà quotidianamente lo scalo all' Interporto di Pordenone, andando a rafforzare quel retroporto diffuso costituito dai terminal di terra di Ferneti e Bagnoli a **Trieste**, Cervignano del Friuli e ora appunto Pordenone. La navetta per container trasporterà materie prime e componentistica a vantaggio della manifattura della Destra Tagliamento e del Veneto orientale, grazie a un protocollo siglato ieri da Autorità portuale, Confindustria Alto Adriatico e Interporto di Pordenone. Si tratta del primo collegamento ferroviario realizzato fra il **porto** di **Trieste** e Pordenone: la distanza di 120 chilometri viene normalmente coperta su gomma, ma l' accordo vuole lanciare anche un messaggio simbolico sulla volontà di integrare sempre più i pezzi della logistica Fvg. Lo shuttle merci partirà a febbraio, con un flusso giornaliero di circa 70 container fra andata e ritorno. Per il momento i treni viaggeranno verso Pordenone carichi dei materiali necessari per l' industria locale e torneranno per lo più vuoti a **Trieste**, posto che l' export dei prodotti finiti non si rivolge al Far East ma all' ambito nazionale ed europeo. Gli operatori ferroviari coinvolti saranno tutti regionali: Adriafer, Alpe Adria, Inrail e Ferrovie Udine Cividale. L' entità dei volumi è circoscritta, ma che il momento abbia una forte portata simbolica lo spiega Michelangelo Agrusti, presidente degli industriali di **Trieste**, Gorizia e Pordenone: «Con l' attuazione di volontà e strategie immaginate nel tempo, cogliamo uno dei frutti della creazione di Confindustria Alto Adriatico, che sarebbe nulla se si riducesse a un fatto burocratico». Per Agrusti, il recente arrivo di Amburgo e i risultati centrati in questi anni dall' Autorità portuale rappresentano un «elemento di internazionalizzazione e creano le premesse affinché il **porto** di **Trieste** diventi sempre più concorrenziale rispetto ai competitor del Nord Europa. Noi facciamo la nostra piccola parte in un quadro di integrazione delle realtà logistiche regionali». Il presidente di Confindustria non pensa solo all' ambito regionale, ma spiega che l' operazione «riguarda l' intero Nordest, in particolare l' area trevigiana, che potrà trovare nella nostra portualità e nella nostra infrastruttura soddisfazione importante ai propri bisogni logistici». Il presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino sottolinea che «l' incremento di soggetti nella rete portuale di **Trieste** fa crescere il valore dei soggetti e della rete: è un concetto fondamentale della logistica dei trasporti. In questi anni ci siamo impegnati per permettere ai flussi di merci di creare economie di scala per lo sviluppo di servizi che devono però diventare valore per le realtà esistenti sul territorio. Senza quei flussi non saremmo in grado di comporre treni verso l' Europa: essi ci consentono al contrario di creare servizi e realtà intermodali che mettiamo a disposizione del contesto produttivo». L' obiettivo per l' esordio è quello di 30-35 container al giorno, ma «ora comincerà un lavoro di promozione di Confindustria e Autorità portuale - dice Agrusti - presso i nostri imprenditori, che sono soprattutto esportatori nel settore elettrodomestici e arredo». Al momento la catena è quella dell' importazione di materie prime e componentistica per le industrie regionali e venete. Come evidenzia D' Agostino, «diversi punti di riferimento della manifattura





Il Piccolo

Trieste

pordenonese hanno trasferito flussi di import da Far East e Turchia sul porto di Trieste. Oggi l' export va a Ovest ma l' Asia e la Cina potranno diventare anche un mercato e non solo una piattaforma industriale e Trieste potrà essere competitiva». Intanto le esportazioni saranno in Europa. Come sottolineato dall' ad dell' Interporto di Pordenone Giuseppe Bortolussi, «il nostro terminal ha in piedi tratte ferroviarie importanti con Rotterdam, Duisburg, Svezia e Inghilterra». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Collegamento ferroviario diretto tra Interporto Pordenone e Trieste

Potenziata la rete su rotaia verso il Porto: il primo treno con 35 container partirà a metà febbraio

ENRI LISETTO

Si rafforza il legame tra Interporto Centro ingrosso Pordenone e **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico orientale** di Trieste. Da metà febbraio, infatti, partirà un collegamento ferroviario tra i due hub con cadenza quotidiana e obiettivo di potenziarlo a stretto giro: per il momento, 35 container in andata e altrettanti in ritorno su una piattaforma tutta regionale che comprende Fuc, InRail, Adriafer e Alpe Adria. Come ha spiegato l'ad di Interporto Centro Ingrosso, Giuseppe Bortolussi, «creeremo un collegamento di 120 chilometri tra Interporto e Porto di Trieste. Un tratto breve che però insiste in un' area logisticamente felice rispetto ai Balcani, ai mercati Occidentali e naturalmente alle aree contermini, Veneto in particolare». Fondamentale al perfezionamento dell' accordo è stato, sempre secondo l' ad di Interporto, l' incontro tra produttori e logistica propiziato dal presidente di Confindustria Alto **Adriatico** Michelangelo Agrusti, «perché ha innescato una prima presa di coscienza da cui è poi derivata la sinergia. Il treno non è solo un simbolo, ma concretezza (green) che favorirà, nella cosiddetta riconversione resiliente della futura industria circolare, asset importanti come i nodi di Pordenone e Trieste». Una partnership, prosegue Agrusti, che riguarda anche «l' area Trevigiana che potrà trovare nella nostra portualità una soddisfazione importante ai propri bisogni logistici». Nel 2021, ha aggiunto, «eserciteremo lo sforzo più stringente per la trasformazione digitale del **sistema** imprenditoriale così come l' **autorità portuale**, il cui processo è in fase più che avanzata. Perché la digitalizzazione tra tessuto economico, logistica e formazione, sarà l' asset vincente per il futuro dell' economia non solo di questa parte, ma di tutto il Paese». L' area balcanica, delle Germanie, veneta e friulana, «producono un pil di 90 miliardi annui, 20 di importazioni e 30 di esportazioni». Il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico orientale** Zeno D' Agostino ha ricordato come «l' incremento di soggetti nella rete **portuale** di Trieste fa crescere il valore dei soggetti e della rete». L' accordo, inoltre, si innesta nel tema su cui il Porto, negli ultimi anni, ha investito molte risorse, ovvero l' ospitalità garantita a flussi di traffico che in qualche modo parrebbero avere poco a che vedere col contesto territoriale. «Ci siamo impegnati per permettere a quei flussi di creare economie di scala per lo sviluppo di servizi che sarebbero poi però dovuti diventare valore per le realtà del territorio. Ed è stato così. Perché senza quei flussi- ha concluso D' Agostino - oggi non saremmo in grado di comporre alcun treno verso l' Europa». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ecco i ruoli degli attori dell' intesa: dalla promozione alla progettualità «Ospitalità anche a quei flussi che in apparenza non creano benefici»

«Questo è un frutto della fusione tra due organizzazioni territoriali»

E.L.

L' ACCORDO«Oggi cogliamo un frutto della nuova Confindustria Alto **Adriatico**. Mettiamo insieme strategie che stiamo costruendo col tempo e idee». Così il presidente di Confindustria Alto **Adriatico** Michelangelo Agrusti a seguito della firma dell' accordo per lo sviluppo di collegamenti ferroviari tra Interporto, Porto di Trieste e Confindustria. Dal punto di vista operativo, Confindustria Alto **Adriatico** e Porto di Trieste si faranno carico della promozione del servizio tra le aziende industriali (elettrodomestici e industria del mobile), gli operatori logistici del territorio e le compagnie marittime che scalano Trieste, stimando i flussi di carico che trovano origine e destinazione nell' area Pordenonese. Interporto, in qualità di gestore istituzionale del nodo logistico, predisporrà il piano progettuale operativo e commerciale del servizio, individuando i soggetti da incaricare della sua realizzazione e mantenimento regolare. Interporto si attiverà, inoltre, per individuare eventuali forme di sostegno dell' iniziativa nella fase di start-up del progetto. Il presidente della **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico Orientale** Zeno D' Agostino ha ricordato che l' accordo siglato ieri si innesta nel tema su cui il Porto, negli ultimi anni, ha investito parecchie risorse, vale a dire l' ospitalità garantita a flussi di traffico che in qualche modo parrebbero aver poco a che vedere col contesto territoriale. Quanto al ruolo della Regione, «ne abbiamo bisogno perché è la prima in Italia per capacità di sostegno alle iniziative intermodali».Fatto sta, conclude Agrusti, che la sinergia tra industria e logistica rappresenta un fatto «epocale». --E.L. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Scienza, porto e imprese invocano la stabilità: «Il Recovery non ritardi»

Preoccupa anche la possibilità che il ministro Patuanelli possa lasciare il Mise e passare a un altro incarico. «E l' iter dei fondi europei non deve arrestarsi»

GIOVANNI TOMASIN

TRIESTE «Serve stabilità, e serve qualcuno che mantenga gli impegni presi». È il concetto ricorrente nei discorsi di chi rappresenta le varie espressioni dell'economia e della cultura del nostro territorio: dalla portualità all' edilizia, passando per il mondo della scienza, non si trova chi non auspichi una rapida soluzione e un governo stabile, quanto prima. Il presidente della Fondazione internazionale **Trieste** Stefano Fantoni, già champion dell' Esf2020 che portò a **Trieste** diversi esponenti del governo, Conte incluso, è «preoccupato»: «Molto. Pandemia, problemi economici e necessità di gestire il Recovery Fund fanno di questo momento il peggiore per una crisi. Chi l' ha causata è un irresponsabile, anche perché dal mio punto di vista non è che le cose andassero male. C' erano margini di miglioramento, ma in Europa non avevamo mai avuto un ruolo così di rilievo». Fantoni ricorda la nuova impresa, appena lanciata, del Summer Institute, un nuovo istituto scientifico in **Porto** vecchio, volto a raccogliere l' eredità di Esf: «È ben avviato anche a Roma, ma quel che avviene mi mette ansia». Restando sul mare, anche chi lavora nel **porto** di **Trieste** attende di conoscere l' esito finale.

Un governo traballante non ha effetti sui traffici, e i fondi del Recovery Fund per lo scalo dovrebbero essere al sicuro, ma di certo la possibilità che il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli possa esser destinato ad altro incarico desta qualche preoccupazione all' ombra della torre del Lloyd. Tra gli operatori portuali la speranza è che tutto si risolva quanto prima. Enrico Samer, presidente e ad della Samer & Co. Shipping, commenta: «La logistica ha avuto un calo all' inizio della pandemia. Ora si è ripresa e tiene stabilmente, non è cosa su cui una crisi di governo possa influire. Però se dovesse protrarsi potrebbe diventare un problema: i fondi del Recovery sul **porto** di **Trieste** consentirebbero all' Adsp di fare passi avanti vitali in breve tempo. Su una partita simile i ritardi sono da evitare». L' imprenditore portuale ed ex presidente degli industriali Federico Pacorini afferma: «La situazione è orribile. Non credo si possa arrivare al voto, ma anche così non conviene avere un governo debole proprio nel momento in cui dobbiamo gestire il Recovery Fund, ovvero una quantità di risorse inedita per un Paese che ha già ampiamente dimostrato le sue pecche. L' unica uscita positiva possibile è una maggioranza più forte, magari allargata al centro». Da piazza della Borsa, il presidente della Camera di commercio Venezia Giulia Antonio Paoletti la vede così: «La crisi era nell' aria da tempo e penso finirà per non cambiare granché. Restano le politiche sbagliate di questi mesi verso le imprese. Alcune cose buone sono state fatte, come il bonus 110 che sta dando linfa alle attività edili anche da noi. Ora proprio i bonus sono finiti nel mirino di qualcuno, e non vorrei che un nuovo governo li tagliasse». Da Gorizia la presidente della Fondazione Carigo Roberta Demartin, esprime il punto di vista di chi opera nel settore della cultura e del sociale: «La Fondazione non prende posizioni politiche, ma accoglie nel suo complesso l' invito del Presidente Mattarella a essere dei costruttori. In questo momento chi occupa un posto di responsabilità, pubblico o privato, deve dare un contributo all' uscita dall' emergenza. Si tratta di un momento difficile per le nostre comunità, noi lo sappiamo bene».



Il Piccolo

Trieste

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Via i tedeschi, sì ad Adriagateway Roma aggiusta il Recovery Plan

D.D.A.

Il governo corregge la svista sul passaggio del Recovery Plan dedicato al porto di Trieste. Nel documento approvato dal Consiglio dei ministri nei giorni scorsi spariscono gli erronei riferimenti alla "piattaforma logistica" e ai tedeschi di Hhla, mentre si chiarisce che i 388 milioni stanziati servono per un piano più ampio di investimenti. Da adesso il testo parla di «progetto Adriagateway di potenziamento complessivo del sistema logistico del Porto di Trieste sia con riferimento alla parte terminalistica che a quella dei collegamenti ferroviari». Si eliminano i riferimenti ambigui che, in un primo momento, avevano lasciato intendere ad alcuni osservatori che le risorse sarebbero andate sulla Piattaforma logistica e a sostenere gli investimenti di un operatore privato come il porto di Amburgo, con una coda polemica da parte del mondo della portualità genovese. La chiarificazione è stata chiesta dal presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino, dopo che la prima versione parlava di «potenziamento della piattaforma logistica con lo sviluppo dei collegamenti retroportuali, anche a seguito dell' accordo strategico stipulato con Hamburger Hafen und Logistik». Con il riferimento ad Adriagateway, la questione è chiusa anche sul piano formale: le risorse serviranno per la costruzione della nuova stazione di Servola e delle infrastrutture stradali del terminal che sostituirà l' area a caldo della Ferriera; una serie di dragaggi dei fondali; investimenti sul raddoppio ferroviario; elettrificazione delle banchine. --D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Molo Settimo, il Covid non intacca i traffici ma frena i piani di Tmt

Lievissima (-0,11%) la contrazione dei Teu, continua la trattativa per il rinvio dell'allungamento della banchina

D. D. A.

Il Molo VII tiene nonostante la pandemia. Il coronavirus non intacca i traffici container registrati nel 2020 dal porto di Trieste, ma incide sulla programmazione del futuro del terminal: la concessionaria Trieste Marine Terminal (costituita al 50% da Msc e To Delta) continua a trattare con l'Autorità portuale il rinvio dell'allungamento della banchina, il cui inizio slitterà di alcuni anni, nonostante fosse stato previsto per il novembre 2020. Cambiano parzialmente i piani, ma Tmt - presieduta da Fabrizio Zerbini - supera l'anno impossibile del Covid con volumi praticamente invariati rispetto al 2019, quando il Molo VII ha confermato per il terzo esercizio di seguito la crescita della movimentazione di container. I numeri dicono che nel 2020 la banchina ha visto transitare 687.921 Teu, contro i 688.647 dell'anno precedente. La differenza è di un esiguo -0,11%, che sale al 2,29% se al posto di un'unità di misura come i Teu si considera il numero di contenitori, pari a 427.504. I traffici sono di fatto rimasti identici: la pandemia non ha azzoppato le attività del Settimo e dunque del porto di Trieste, posto che Tmt è l'unica qui deputata al carico e scarico dei container almeno fino alla partenza della Piattaforma logistica. È una buona notizia, visto che il coronavirus ha inciso con impeto sulle catene logistiche mondiali e colpito duro in molti scali. In Tmt si sottolinea che «è mancata la crescita a doppia cifra che aveva caratterizzato gli ultimi anni. Tmt è riuscita, comunque, a mantenere elevato il livello del traffico continuando a garantire il servizio ai clienti, sia per le attività portuali che logistiche e dei collegamenti intermodali». Il 2021 si apre tuttavia all'insegna delle previsioni impossibili: «Sul futuro, a breve e medio termine, non vi sono ancora certezze in quanto la pandemia è ancora incombente e continua a condizionare, fortemente, la ripresa economica, i consumi e i traffici internazionali. Il vaccino deve essere l'arma vincente e da questo può derivare un "rimbalzo" positivo e di crescita importante per l'economia mondiale e i traffici a essa collegati». Sia quel che sia, il futuro prossimo dice che Tmt rivedrà i propri programmi di espansione. L'accordo di concessione stipulato nel 2015 con l'Autorità portuale prevedeva l'avvio dell'allungamento del molo entro novembre, con l'obiettivo di proiettare in avanti il Settimo di altri 200 metri grazie a opere per 80 milioni. La compagnia ha tuttavia rinviato l'impegno e questo ha imposto l'inizio di una trattativa con l'Autorità portuale per ridiscutere i termini dell'intesa ed evitare la pur improbabile revoca della concessione. Da quanto trapela, i lavori saranno posticipati di alcuni anni, a causa delle incertezze nel campo della logistica dovute al coronavirus. L'Autorità pare disposta ad accettare il compromesso, ma ridurrà di dieci anni la durata della concessione, portandola dal 2075 al 2065. La richiesta a Tmt è di anticipare gli investimenti su altri fronti. La società si è impegnata ad acquistare le prime quattro nuove gru (due sono già state comprate e per altre due c'è un'opzione di acquisto) da 10 milioni di euro ciascuna. Altri 8 milioni serviranno a realizzare nuove travi di sostegno per reggere le gru, più grandi e pesanti delle attuali, ma in grado di lavorare su navi aventi capacità di 24 file di container in larghezza e 9 in altezza. --D. D. A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Le reazioni all' editoriale del nuovo direttore del Piccolo, Monestier. Un coro di consensi: «Orizzonti oltre i confini»

«Contaminazioni e lavoro di squadra: la strada giusta per il futuro di Trieste»

LINDA CAGLIONI

La mamma e il papà di Alexandros Delithanassis, gestore dell' Antico Caffè San Marco, si conobbero tanti anni fa. Galeotta fu la Casa dello Studente di **Trieste**, dove incrociarono i loro sentieri universitari e di vita, fino ad allora separati da diverse miglia marine. «Mia madre è originaria di Pordenone. Mentre mio padre è greco. Forse anche per questo motivo non posso che essere entusiasta nell' immaginarmi un giornale in cui si dia spazio a una contaminazione più intensa tra il territorio locale e quello regionale», sottolinea Delithanassis, mentre scrutando l' editoriale firmato ieri dal nuovo direttore del Piccolo Omar Monestier cerca le parole in cui ha visto riflesse un po' delle sue stesse speranze. «Forse sto per dire una cosa che farà correre dei brividi lungo la schiena a qualche triestino. Ma a me piacerebbe avere qualche informazione in più su quel che accade in tutto il Friuli Venezia Giulia». Un desiderio quasi scontato, per lui che è alla guida di un locale storico che, a inizio Novecento, ospitava sul suo antico mobilio di legno scuro quotidiani che narravano realtà da ogni dove. «Una volta qui c' erano testate in lingua serba, ebraica, greca, pagine che parlavano dell' Adriatico intero - aggiunge Delithanassis -. Se si riuscisse nuovamente ad ampliare gli orizzonti, sarebbe una cosa bellissima». E neanche così impossibile. Dando spazio ai commenti sull' editoriale con cui Monestier dà slancio alla sua nuova avventura al Piccolo pronosticando fra la Regione e **Trieste** l' esistenza di "sistemi separati-ma-uniti che hanno iniziato a mettere a fattor comune le esperienze" e di "un' economia diventata orizzontale" e che cerca "connessioni dove prima non ce n' erano", tutti sembrano d' accordo su una cosa: non è più tempo di marcare le differenze, né di nutrire spiriti campanilistici. «Ho molto apprezzato il riferimento che è stato fatto al lavoro di squadra a livello regionale. Ci sono ambiti in cui le sole energie triestine non bastano - mette in risalto Francesco Russo, candidato sindaco in pectore del Pd -. Scienza, **porto** e **Porto** vecchio rappresentano i tre elementi che hanno il potere di rendere **Trieste** una città metropolitana per davvero. Si tratta di grandi ambiti che travalicano i confini di un luogo che conta 200 mila abitanti. E che possono trainare tutta la regione». Concetti che scorrono nello stesso solco tracciato dal suo avversario politico, il sindaco Roberto Dipiazza: «Se cresce **Trieste**, cresce il Friuli. E viceversa. Mi ha fatto piacere leggere sull' editoriale di Monestier certi passaggi che dimostrano che si potrà lavorare insieme per creare qualcosa di importante - spiega il primo cittadino -. Quando parlo della mia città in giro per il mondo, la descrivo come la città di Joyce, di Saba, di Svevo. Ma anche la città della ricerca. È un luogo multietnico e multireligioso, con peculiarità da capitale che fanno innamorare». **Trieste** diventa così una frontiera porosa, che crea legami con il resto del territorio. Anche se qualcuno sottolinea che è ancora presto per essere soddisfatti del risultato. «Per quanto riguarda l' unità regionale, c' è ancora molta strada da fare - afferma l' assessore Fvg al Lavoro e alla Ricerca Alessia Rosolen -. Tuttavia, è evidente che ci si stia davvero rendendo conto che un milione e duecento mila abitanti (quanti sono quelli del Friuli Venezia Giulia, ndr) devono fare quadrato rispetto alla crescita economica, per guardare a un mondo che sta oltre questi confini». Lo sa bene Zeno D' Agostino, il presidente del **Porto**, secondo cui «il mare sta tornando ad avere un ruolo di veicolo di opportunità. E l' integrazione tra **porto** di **Trieste** e Pordenone è



Il Piccolo

Trieste

un processo fondamentale, che stiamo portando avanti con cura da cinque anni, attraverso l' estensione del sistema logistico - sottolinea D' Agostino -. Stiamo parlando di questioni così importanti che l' esistenza di campanilismi non avrà più alcun senso». Ma non soltanto di acqua sono composte la bellezza e l' economia della città triestina. Fra le sue strade, emerge anche la rilevanza del capitolo dedicato alla scienza. «Il riferimento a Trieste come città della ricerca mi ha fatto piacere - ha detto Stefano Ruffo, direttore della Sissa (Scuola internazionale superiore di studi avanzati) -. Del resto, nel corso del tempo ci sono stati importanti investimenti che l' hanno resa una città con una percentuale altissima di ricercatori. Secondo i dati, se ne contano 35 ogni 1.000 abitanti: si tratta di una delle percentuali più alte d' Europa». Sono tanti gli spunti di riflessione che lasciano immaginare una città più ampia, più incline alle influenze. Per qualcuno, prima che gli effetti di una maggior commistione si facciano notare, è solo questione di tempo: «Mi verrebbe voglia di dire che siamo sempre stati abbastanza provinciali. E invece è arrivata l' ora di mostrare tutte le qualità che ha questa regione - afferma lo scrittore Pino Roveredo -. Forse, per una questione culturale, siamo sempre stati abituati a restarcene chiusi nel nostro ripostiglio, nelle nostre piccole sicurezze. Monestier nel suo editoriale è riuscito a descrivere in modo lucido la voglia che Trieste ha di scoppiare». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Porto

L'arrivo dei tedeschi chance di rilancio

Caro direttore, salutato da tanti con entusiasmo, l'arrivo dei tedeschi di Hhla nel **porto** di **Trieste** può segnare a mio parere la svolta tanto attesa non solo per la città triestina ma anche per la nostra regione. Si tratta di un qualcosa che dovrebbe determinare un dibattito serio e profondo sul ruolo che il Friuli Venezia Giulia deve avere con l'Europa Centrale e Orientale, quel ruolo che in questi ultimi anni pare essere sopito. Non sarà il faro di riferimento della nuova Via della Seta, ma ritorna a comporsi quel vecchio puzzle dello spirito mitteleuropeo che ricollega la Venezia Giulia in particolar modo con il suo retroterra storico. Deve essere a mio avviso l'occasione per riavviare un dibattito anche sullo stato della specialità della nostra regione, ricordiamo che il suo essere a statuto speciale deriva dalla sua identità latina, slava e germanica. Hhla nel suo comunicato scrive chiaramente che la posizione strategicamente favorevole del **porto** adriatico di **Trieste** offre ottime opportunità di crescita del traffico diretto verso l'entroterra precisandosi anche negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico. **Trieste** è il **porto** più settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a sud dell'Europa Centrale e Orientale. Non è solo una questione portuale, ma anche di geopolitica. Da questo accordo ne trarranno beneficio il **porto** di **Trieste**, quello di Monfalcone, segnerà si spera una sveglia anche per il polo intermodale di Ronchi e un decollo per **Trieste** Airport, ma il Fvg secondo me non deve perdere più tempo, occorre una nuova visione politica. Non quella nazionalista ma una visione internazionale, che da un lato sappia sviluppare e potenziare al meglio l'autonomia della nostra Regione ad oggi forse ai minimi termini e dell'altro determinare un ruolo di ponte verso l'Europa Centrale e Orientale. In sostanza il futuro passa un po' dal passato, recuperando quel ruolo che questa terra aveva sotto l'Impero caduto. Marco Barone



Informare

Trieste

Invariata la programmazione 2021 degli scali in Italia delle portacontainer di OCEAN Alliance

Ai porti di Genova e La Spezia è previsto l' approdo di due servizi e di un servizio al **porto** di **Trieste**. La programmazione per il 2021 delle partenze delle portacontainer impiegate nei servizi di linea che fanno parte del network del consorzio armatoriale OCEAN Alliance include gli stessi porti italiani, con un numero di scali invariato, che facevano parte delle schedule dell' alleanza nel 2020. OCEAN Alliance, che è costituita dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line (OOCL), ha infatti reso noto che nelle schedule per il 2021, che entreranno in vigore il prossimo primo aprile, tre servizi effettueranno scali al **porto** di Genova, due al **porto** di La Spezia ed uno al **porto** di **Trieste**. I porti di Genova e La Spezia saranno inclusi entrambi nel servizio AEM1, che collega l' Asia con il Mediterraneo, e nel servizio transatlantico MENA. Il primo effettua scali a Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Pireo, La Spezia, Genova, Marsiglia Fos, Valencia, Pireo, (canale di Suez), Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao. La linea MENA tocca i porti di Algeciras, Marsiglia Fos, Genova, La Spezia, Barcellona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras. Inoltre Genova fa parte delle schedule del servizio AEM2 che collega l' Asia con il Mediterraneo e che effettua scali a Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Malta, Valencia, Barcellona, Marsiglia Fos, Genova, Malta, Beirut, (canale di Suez), Jeddah, Jebel Ali, Port Kelang, Xiamen, Qingdao. Il **porto** di **Trieste** è incluso nel servizio AEM6 che collega l' Asia con il Mediterraneo e che scala a Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, (canale di Suez), Malta, Koper, **Trieste**, Rijeka, Port Said West, (canale di Suez), Jeddah, Port Kelang, Shekou, Shanghai. Quest' anno OCEAN Alliance impiegherà sulle principali rotte mondiali un totale di 333 navi per una capacità di stiva pari a 4,10 milioni di teu rispetto alle 325 portacontenitori per una capacità di 3,80 milioni di teu previste per la programmazione 2020.

informARE
 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

13 gennaio 2021

Invariata la programmazione 2021 degli scali in Italia delle portacontainer di OCEAN Alliance

Ai porti di Genova e La Spezia è previsto l'approdo di due servizi e di un servizio al porto di Trieste

La programmazione per il 2021 delle partenze delle portacontainer impiegate nei servizi di linea che fanno parte del network del consorzio armatoriale OCEAN Alliance include gli stessi porti italiani, con un numero di scali invariato, che facevano parte delle schedule dell'alleanza nel 2020. OCEAN Alliance, che è costituita dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line (OOCL), ha infatti reso noto che nelle schedule per il 2021, che entreranno in vigore il prossimo primo aprile, tre servizi effettueranno scali al porto di Genova, due al porto di La Spezia ed uno al porto di Trieste.

I porti di Genova e La Spezia saranno inclusi entrambi nel servizio AEM1, che collega l'Asia con il Mediterraneo, e nel servizio transatlantico MENA. Il primo effettua scali a Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Pireo, La Spezia, Genova, Marsiglia Fos, Valencia, Pireo, (canale di Suez), Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao. La linea MENA tocca i porti di Algeciras, Marsiglia Fos, Genova, La Spezia, Barcellona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras. Inoltre Genova fa parte delle schedule del servizio AEM2 che collega l'Asia con il Mediterraneo e che effettua scali a Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Malta, Valencia, Barcellona, Marsiglia Fos, Genova, Malta, Beirut, (canale di Suez), Jeddah, Jebel Ali, Port Kelang, Xiamen, Qingdao.

Il porto di Trieste è incluso nel servizio AEM6 che collega l'Asia con il Mediterraneo e che scala a Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, (canale di Suez), Malta, Koper, Trieste, Rijeka, Port Said West, (canale di Suez), Jeddah, Port Kelang, Shekou, Shanghai.

Quest'anno OCEAN Alliance impiegherà sulle principali rotte mondiali un totale di 333 navi per una capacità di stiva pari a 4,10 milioni di teu rispetto alle 325 portacontenitori per una capacità di 3,80 milioni di teu previste per la programmazione 2020.

Leggi la notizia in formato Acrobat Reader - Scarica il servizio gratis.

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza
4 Altri Armatori	[15 -] [Jan -]	[16 -] [Jan -] [Cerca]
4 Altri Armatori	[20] [-]	[20] [-]

Venice LNG

A Marghera un deposito di gas liquefatto

Venice LNG, società di scopo del Gruppo Decal Spa presente a **Porto Marghera** da oltre 60 anni, ha ottenuto il Decreto Autorizzativo alla costruzione e all' esercizio del primo deposito di GNL (Gas Naturale Liquefatto) a **Porto Marghera**, emanato dal Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con una capacità di 32mila metri cubi, il deposito GNL sarà costruito in un' area dismessa e bonificata lungo il Canale Industriale Sud. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Via libera all' impianto di Gnl «Marghera guida la svolta green»

Cento milioni di investimento, lavori entro l' estate. Gpl, il Tar aspetta il decreto

F. B. - Mo. Zi.

MESTRE Entro l' estate dovrebbero partire i primi lavori che entreranno a pieno regime per la fine dell' anno. L' obiettivo è di finirli nel 2024 (Covid permettendo) quando diventerà operativo il deposito di Gnl (gas naturale liquefatto). Non ci sono più ostacoli per la Decal (a **Porto Marghera** da sessant' anni) che realizzerà lo stabilimento tramite la società Venice Lng, dopo il decreto autorizzativo alla costruzione del deposito emanato dal ministero dello Sviluppo economico di concerto con il ministero delle Infrastrutture. «L' impianto genererà nuovi posti di lavoro a Marghera e rafforzerà una nuova fase sempre più legata a nuove forme di energia più pulita ed innovativa», sottolinea l' assessore allo Sviluppo economico Simone Venturini. Perché il gas liquefatto liquido è una fonte di energia pulita poiché con la liquefazione vengono eliminate le sostanze inquinanti come l' anidride carbonica e l' idrogeno solforato e le emissioni sono inferiori rispetto alla maggior parte dei combustibili fossili. Ma non mancano i detrattori: «Dei pericoli derivanti dal gnl ha parlato anche Piero Angela, nel suo libro: La sfida del secolo. Perché non dirlo? Il carico, a contatto con l' aria, forma una miscela esplosiva capace di dare luogo all' incidente più catastrofico immaginabile fra tutte le fonti energetiche», si era opposta Italia Nostra al momento del passaggio del progetto in Commissione di Salvaguardia. L' investimento complessivo è di oltre 100 milioni di euro, cofinanziato dall' Unione Europea, per un sito di stoccaggio di 32 mila metri cubi per le navi e i camion. L' area su cui sarà realizzato (la ex Italcementi dismessa e bonificata) si trova lungo il canale industriale sud di **Porto Marghera**. Ci saranno le mitigazioni ambientali, «filtri» per ridurre le polveri e le emissioni acustiche, in quanto l' autorizzazione, firmata a fine dicembre ma notificata ieri all' azienda, incorpora le prescrizioni imposte dagli enti coinvolti nel procedimento che dovranno essere seguite prima e durante la fase di costruzione e durante l' esercizio del deposito. «L' ottenimento del decreto ci riempie di soddisfazione perché la validità di quanto abbiamo proposto è stata certificata attraverso un lungo percorso tecnico-amministrativo da numerosi enti, che hanno verificato ogni singolo dettaglio del nostro progetto - dice Gian Luigi Triboldi, presidente e ad di Venice Lng - C' è stata anche una fase di consultazione pubblica durante il procedimento di Valutazione ambientale, che vogliamo continuare con un confronto continuo con il territorio». L' impianto può generare una svolta per Marghera che così si pone all' avanguardia per un processo di transizione energetica per un «combustibile pulito». «E poco distante sono in corso due importanti interventi: il rifacimento della centrale Edison con le più moderne tecnologie e la riconversione di quella dell' Enel a gas», sottolinea Venturini. Il Tar intanto attenderà il decreto del ministero dello Sviluppo Economico prima di pronunciarsi sulla raffica di ricorsi presentati da Costa Bionergie contro gli atti del governo, del Parlamento e del **Porto** che hanno bloccato la messa in funzione del deposito di Gpl a Chioggia. Se ne riparerà il 28 ottobre, ha deciso ieri la seconda sezione con due ordinanze che richiamano il decreto agosto) che ha vietato l' entrata in esercizio degli impianti di stoccaggio di Gpl che ricadano in siti Unesco . Costa Bionergie era ricorsa al Tar contro il diniego del **Porto** alla concessione della banchina e i «no» del Mise alla proroga per i lavori e all' autorizzazione all' esercizio provvisorio. «Considerato che le azioni di annullamento sottoposte al vaglio del Collegio potrebbero essere divenute



improcedibili», i giudici hanno rinviato la decisione all' adozione del decreto attuativo che deve individuare gli impianti stoppati



e i criteri per l' indennizzo.

Via libera al deposito di gas naturale

'Autorizzato dai ministeri dell' Economia e delle Infrastrutture il progetto per il centro di stoccaggio del combustibile liquido 'Due anni di lavori e un investimento da cento milioni di euro per un' opera che porterà nuova occupazione in zona industriale

DAVIDE TAMIELLO

SVILUPPO MARGHERA Se tutto va per il meglio (quindi anche covid permettendo) la rivoluzione del Gnl potrebbe entrare a regime nel giro di un paio d'anni. Intanto, però, il primo grande passo è arrivato con il decreto autorizzativo dei ministeri dello Sviluppo economico e dei Trasporti che dà il via libera a Venice Lng, società del gruppo Decal Spa di **Porto Marghera**, a costruire un deposito di gas naturale liquefatto. Una svolta che, secondo la società e gli amministratori locali, porterà lavoro e contribuirà a rilanciare **Porto Marghera** come zona industriale. Il deposito avrà una capacità di 32mila metri cubi e sarà costruito in un'area dismessa e bonificata lungo il canale Industriale Sud. Distribuirà, appunto, gas naturale liquefatto, combustibile che permette di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (-95%) e di polveri sottili (Pm10 -90%), e di ridurre le emissioni di ossidi di azoto e di anidride carbonica. VIA LIBERA Il decreto è stato notificato ieri e fa propri tutti i pareri espressi dagli Enti coinvolti nell'iter autorizzativo: commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas, Commissione di Salvaguardia di **Venezia**, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, Regione, Ctr, Capitaneria di **Porto**, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche, Trentino Alto Adige, Friuli **Venezia** Giulia e Comune di **Venezia**. L'autorizzazione di fatto incorpora prescrizioni precise come l'utilizzo di materiali non inquinanti, la mitigazione della propagazione di polveri e delle emissioni acustiche in fase di cantiere, la predisposizione di monitoraggi per il rispetto dei parametri del Pma (Piano di Monitoraggio Ambientale) e l'attuazione di procedure che tendono a limitare la produzione di rifiuti. «L'ottenimento del decreto autorizzativo ci riempie di soddisfazione - spiega Gian Luigi Triboldi, presidente e ad Venice Lng - Siamo pronti a dare il nostro contributo per concretizzare il passaggio al Gnl, facilitatore del processo di transizione energetica, un cambio di passo che abbiamo in animo dal 2017». L'INVESTIMENTO Per questo cambio di passo nei sistemi di approvvigionamento dei carburanti per mezzi pesanti e mezzi marini verranno investiti oltre 100 milioni di euro da Venice Lng con 18,5 milioni di cofinanziamento dalla Commissione Europea. Il progetto prevede che il Gnl arrivi al deposito su navi gasiere di piccola e media taglia e sia distribuito attraverso autocisterne, container e bettoline. Secondo la società, grazie a questa innovazione saranno ridotti drasticamente gli inquinanti in atmosfera e nelle acque lagunari. Il gas naturale liquefatto è metano che viene portato allo stato liquido attraverso un processo di raffreddamento a -160 gradi centigradi: inodore, incolore, atossico e non corrosivo; non si scioglie in acqua e quindi non inquina il mare o le falde. Ed è considerato il carburante del prossimo futuro per navi e camion, in linea con quanto stabilito dalla Commissione Europea con la Direttiva DAFI4, che prevede che entro la fine del 2025 sia disponibile una rete di rifornimento Gnl per le navi e per i veicoli pesanti lungo il corridoio centrale Ten-T del quale il **Porto di Venezia** è parte integrante. I lavori inizieranno nel giro di sei mesi, il cantiere dovrebbe entrare a pieno regime entro la fine del 2021 e darà lavoro a un centinaio di operai. L'ipotesi è che il deposito possa diventare operativo in meno di tre anni. La prima pietra (quella simbolica delle carte e dell'iter burocratico) era stata posata il 18 gennaio





Il Gazzettino

Venezia

del 2018 quando il progetto era stato presentato nella sede di Confindustria. A novembre del 2019, era arrivato l'ok del ministero dell' Ambiente, di concerto con quello per i Beni e le attività culturali, con il decreto di compatibilità ambientale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Venturini: «Un tassello per la nuova Marghera»

LE REAZIONI MARGHERA «È il primo tassello verso la nuova vita di Porto Marghera». Simone Venturini, assessore allo Sviluppo, ne è convinto: il gnl è il futuro e con il deposito Venezia si garantirà un posto tra i porti d' avanguardia d' Europa. «Da qui in avanti tutte le nuove navi avranno questo tipo di carburante, era importante quindi ottenere un punto di approvvigionamento - continua - ma soprattutto è una tessera di un più ampio mosaico verso la transizione energetica. Penso alla riconversione della centrale Enel Palladio da carbone a gas o alla riqualificazione della centrale Edison con 300 milioni di investimento». Porto Marghera, dunque, sta raccogliendo i frutti del lavoro di questi anni per reperire nuovi investimenti. «Continuiamo con il distretto del riciclo a Fusina - aggiunge Venturini - e la nuova ZIs potrà essere oggetto di ulteriori investimenti». Soddisfatto anche il presidente della Municipalità di Marghera, Teodoro Marolo, chimico e dipendente per 30 anni a Porto Marghera. «È un investimento fondamentale - spiega - il gas naturale liquefatto è l' innovazione del domani, sarà il carburante principale non solo per le navi ma anche per i camion. C' è il lavoro, ma anche la questione ambientale: è un gas che evapora e non inquina le falde. Polemiche? Mi auguro non ce ne siano: chi si informerà bene non avrà nulla da ridire». D.Tam. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICOLA SCHEDA

Porto Marghera, via libera al deposito Gnl Un investimento da 100 milioni di euro

La società del gruppo Decal ha ottenuto il decreto autorizzativo. Cantieri al via da giugno, seguiranno due anni di lavori
Gas naturale liquefatto per navi e mezzi pensati

FRANCESCO FURLAN

La richiesta è stata presentata il 30 gennaio del 2018. Ora, a distanza di meno di 2 anni, il ministero dello Sviluppo economico, d' intesa con quello delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato il via libera alla realizzazione, promossa dalla Decal attraverso la Venice Lng, di un deposito costiero di stoccaggio di gas naturale liquefatto (Gnl) da 32 mila metri cubi. Il grande serbatoio sarà realizzato a **Porto Marghera**, lungo il canale industriale Sud, in un' area che confina con l' attuale deposito di oli minerale della Decal. Un via libera che la società attendeva dopo un lungo percorso per le autorizzazioni e che fa proprie tutta una serie di prescrizioni, che riempiono 11 delle 17 pagine del decreto. L' investimento del gruppo Decal è di 100 milioni di euro, e comprende un finanziamento dell' Unione europea di 18.5 milioni, nell' ambito del programma Cef (Connecting Europe Facility). L' avvio dei lavori è previsto entro fine giugno, ed entrerà nel vivo a fine anno, impegnando fino a 150 operai specializzati. Dalla data di inizio dei lavori, si stima che ci vorranno circa 2 anni e mezzo per realizzare il serbatoio criogenico, ma molti dipenderà anche dall' andamento della pandemia, e dalle ripercussioni sul cantiere. E' lunga la serie di prescrizioni che la famiglia Triboldi, a capo di Decal, dovrà rispettare nella fase dei lavori. Ve ne sono alcune che riguardano la sicurezza (dalle barriere d' acqua al confine con le aziende vicine, tra le quali Ecoprogetto di Veritas, all' installazione di una sirena in caso di emergenza) e altre che invece hanno a che fare con l' ambiente. Anche in questo caso si va dall' obbligo di utilizzare materiali poco inquinanti alla necessità di «eseguire i lavori», si legge nel decreto, «al di fuori del periodo di nidificazione o riproduzione delle specie protette». Altre prescrizioni riguardano invece la mitigazione delle polveri e dei rumori durante la fase di cantiere. Il deposito «sarà alimentato da navi gasiere di piccola e media taglia», si legge nel decreto del ministero, «in transito dal Canale industriale Sud, mentre la distribuzione verrà effettuata attraverso auto-cisterne e metaniere di piccola taglia, le bettoline». Il gas naturale liquefatto è meno inquinante rispetto ad altre forme di carburante (meno 80-90% di pm10 e meno 20-25% di anidride carbonica), e anche su spinta dell' Unione europea, si sta rilevando una valida alternativa al metano. Ma nel Mediterraneo, per ciò che riguarda il rifornimento delle navi, uno dei principali problemi riguarda la scarsità di siti di stoccaggio. Anche se è presto per dire quale sarà il peso del Gnl, va ricordato che l' Oies (Oxford Institute for energy studies) prevede che entro il 2030 navigheranno tra le 2.000 e 6.000 navi (nuove o convertite) a Lng. Per questo nel progetto Decal ha creduto molto anche il **Porto**. Entro il 2025, secondo le indicazioni dell' Unione europea, gli scali italiani dovranno provvedere alla costruzione di una filiera del Gnl, che assicuri continuità al rifornimento delle navi. «L' ottenimento del Decreto Autorizzativo ci riempie di soddisfazione, perché la validità di quanto abbiamo proposto è stata certificata attraverso un lungo percorso tecnico-amministrativo da numerosi Enti, che hanno verificato ogni singolo dettaglio del nostro progetto, sino a determinarne l' autorizzazione», dice Gian Luigi Triboldi, presidente e amministratore delegato di Venice Lng, «Siamo pronti a dare il nostro contributo per concretizzare il passaggio al Gnl, facilitatore del processo di transizione energetica, un cambio di passo che abbiamo



La società del gruppo Decal ha ottenuto il decreto autorizzativo. Cantieri al via da giugno, seguiranno due anni di lavori

La richiesta di autorizzazione è stata presentata il 30 gennaio del 2018. Ora, a distanza di meno di 2 anni, il ministero dello Sviluppo economico, d' intesa con quello delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha dato il via libera alla realizzazione, promossa dalla Decal attraverso la Venice Lng, di un deposito costiero di stoccaggio di gas naturale liquefatto (Gnl) da 32 mila metri cubi. Il grande serbatoio sarà realizzato a **Porto Marghera**, lungo il canale industriale Sud, in un' area che confina con l' attuale deposito di oli minerale della Decal. Un via libera che la società attendeva dopo un lungo percorso per le autorizzazioni e che fa proprie tutta una serie di prescrizioni, che riempiono 11 delle 17 pagine del decreto. L' investimento del gruppo Decal è di 100 milioni di euro, e comprende un finanziamento dell' Unione europea di 18.5 milioni, nell' ambito del programma Cef (Connecting Europe Facility). L' avvio dei lavori è previsto entro fine giugno, ed entrerà nel vivo a fine anno, impegnando fino a 150 operai specializzati. Dalla data di inizio dei lavori, si stima che ci vorranno circa 2 anni e mezzo per realizzare il serbatoio criogenico, ma molti dipenderà anche dall' andamento della pandemia, e dalle ripercussioni sul cantiere. E' lunga la serie di prescrizioni che la famiglia Triboldi, a capo di Decal, dovrà rispettare nella fase dei lavori. Ve ne sono alcune che riguardano la sicurezza (dalle barriere d' acqua al confine con le aziende vicine, tra le quali Ecoprogetto di Veritas, all' installazione di una sirena in caso di emergenza) e altre che invece hanno a che fare con l' ambiente. Anche in questo caso si va dall' obbligo di utilizzare materiali poco inquinanti alla necessità di «eseguire i lavori», si legge nel decreto, «al di fuori del periodo di nidificazione o riproduzione delle specie protette». Altre prescrizioni riguardano invece la mitigazione delle polveri e dei rumori durante la fase di cantiere. Il deposito «sarà alimentato da navi gasiere di piccola e media taglia», si legge nel decreto del ministero, «in transito dal Canale industriale Sud, mentre la distribuzione verrà effettuata attraverso auto-cisterne e metaniere di piccola taglia, le bettoline». Il gas naturale liquefatto è meno inquinante rispetto ad altre forme di carburante (meno 80-90% di pm10 e meno 20-25% di anidride carbonica), e anche su spinta dell' Unione europea, si sta rilevando una valida alternativa al metano. Ma nel Mediterraneo, per ciò che riguarda il rifornimento delle navi, uno dei principali problemi riguarda la scarsità di siti di stoccaggio. Anche se è presto per dire quale sarà il peso del Gnl, va ricordato che l' Oies (Oxford Institute for energy studies) prevede che entro il 2030 navigheranno tra le 2.000 e 6.000 navi (nuove o convertite) a Lng. Per questo nel progetto Decal ha creduto molto anche il **Porto**. Entro il 2025, secondo le indicazioni dell' Unione europea, gli scali italiani dovranno provvedere alla costruzione di una filiera del Gnl, che assicuri continuità al rifornimento delle navi. «L' ottenimento del Decreto Autorizzativo ci riempie di soddisfazione, perché la validità di quanto abbiamo proposto è stata certificata attraverso un lungo percorso tecnico-amministrativo da numerosi Enti, che hanno verificato ogni singolo dettaglio del nostro progetto, sino a determinarne l' autorizzazione», dice Gian Luigi Triboldi, presidente e amministratore delegato di Venice Lng, «Siamo pronti a dare il nostro contributo per concretizzare il passaggio al Gnl, facilitatore del processo di transizione energetica, un cambio di passo che abbiamo



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Shipping Italy

Venezia

Venice Lng ottiene il decreto autorizzativo da Mise e Mit per il deposito Gnl

Fondamentale passo in avanti per Venice Lng, il deposito di gas naturale liquefatto del gruppo Decal in via di realizzazione a Marghera. Il progetto ha infatti ottenuto il necessario decreto autorizzativo alla costruzione e all'esercizio da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con la Regione del Veneto. Emanata a fine dicembre e notificata oggi alla società, l'autorizzazione spiega la stessa Venice Lng di fatto incorpora le prescrizioni imposte dagli enti coinvolti nel procedimento, che saranno ottemperate prima e durante la fase di costruzione e nell'esercizio del deposito costiero. Tra queste, l'utilizzo di materiali non inquinanti, la mitigazione della propagazione di polveri e delle emissioni acustiche in fase di cantiere, la predisposizione di monitoraggi per il rispetto dei parametri del Pma (Piano di Monitoraggio Ambientale) e l'attuazione di procedure per limitare la produzione di rifiuti. Come aveva spiegato il technical manager di Venice Lng Giovanni Norbedo, dopo l'autorizzazione del Mise la società procederà con il lancio di una gara per le intere attività Epci, con l'obiettivo di aggiudicarla già nei primi mesi del 2021 e avviare subito le prime opere. Il completamento dell'impianto è invece previsto per il 2023. Il progetto Venice Lng di Decal, che prevede anche la realizzazione di una speciale bettolina ad hoc commissionata da Rimorchiatori Riuniti Panfido al cantiere Rosetti Marino, porterà alla realizzazione di un deposito con capacità di 32mila metri cubi su aree di proprietà di Decal. La struttura fornirà gas liquefatto a bettoline ma potrà fare anche re-loading su navi più grandi, approvvigionerà poi autobotti, isocontainer e in futuro potrà approvvigionare anche unità per il trasporto su ferro.



Niente voli e crociere, l'effetto Covid su porto e aeroporto

I cali vanno dal 75 al 99 per cento. In picchiata anche le attività di polizia

IL BILANCIO MESTRE Numeri in calo su tutta la linea, e non è certo una sorpresa: che le attività di **porto** e aeroporto siano crollate a causa del covid non è un segreto. Una situazione drammatica, dal punto di vista dei ricavi, tanto da far temere, con il prolungarsi di tale situazione, che ci possano essere ripercussioni pesanti anche sul lavoro. Ovviamente, con le presenze ridotte all'osso, anche i numeri di arresti e denunce delle forze dell'ordine sono precipitati. Questo, almeno, dice il bilancio dell'ultimo anno della polizia di frontiera. Il trasporto aereo è stato e continua a essere uno dei settori più colpiti dalla pandemia, avendo subito un progressivo e considerevole taglio di voli con l'avvicinarsi in maniera progressiva dei diversi lockdown adottati in quasi tutti gli Stati. In alcuni casi, poi, sono stati proprio vietati gli spostamenti di passeggeri. Per la precisione l'aeroporto Marco Polo ha registrato un calo del 75% dei passeggeri rispetto all'anno precedente provocando (di riflesso) una flessione dell'attività istituzionale della polizia di frontiera aerea: arresti e respingimenti sono calati, infatti, del 60 per cento. I controlli sono comunque proseguiti, anche in merito alle prescrizioni covid: sono state ritirate nel solo mese di dicembre 10.060 autocertificazioni le cui verifiche hanno determinato denunce e sanzioni amministrative nei confronti dei furbetti di turno. È continuata la lotta ai documenti falsi, ed è stata potenziata la vigilanza in coincidenza dell'arrivo delle dosi del vaccino. Sul versante del **porto** la situazione è stata altrettanto pesante: la pandemia ha praticamente azzerato il trasporto crocieristico (-99,7%) mantenendo invariato il traffico commerciale. L'attività della polizia di frontiera marittima è stata effettuata con le modalità identiche a quelle aeroportuali, ovvero controllando e verificando gli spostamenti dei passeggeri in sbarco e imbarco e contrastando il fenomeno dell'immigrazione illegale. Si è inoltre dato esecuzione a provvedimenti e ordini di carcerazione. I NUMERI In un anno la polizia ha arrestato 35 persone (172 nel 2019), e denunciate 116 (165 nel 2019). Ci sono stati 224 stranieri respinti alla frontiera (589 nel 2019), 46 documenti contraffatti sottoposti a sequestro (247 nel 2019), 56 sanzioni per violazioni amministrative (106 nel 2019) e 16 stranieri irregolari riammessi in territorio estero (60 nel 2019). Inoltre sono state identificate sulla linea di confine 726.306 persone. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il presidente del comitato: bisogna rimuovere i divieti di transito dei mezzi pesanti sul ponte

«Traffici dimezzati al Porto di Chioggia L' Anas ci ascolti»

ELISABETTA B. ANZOLETTI

l' appello **Porto**, crollo del 50% nei traffici. La crisi dello scalo di Val a Rio non accenna a placarsi, complice l' emergenza sanitaria, ma anche il limite dei pescaggi e il divieto di transito ai mezzi pesanti sul ponte translagunare che ha fatto dirottare molti traffici altrove. Il presidente del comitato Rilancio del **porto**, Alfredo Calascibetta, chiede all' Autorità di sistema (Asdp) di pretendere da Anas una data certa sulla fine dei lavori e di togliere il limite di transito ai mezzi al di sopra delle 44 tonnellate. Il cantiere sul ponte translagunare si è chiuso prima di Natale nella parte soprastante, che causava il senso unico alternato, ma i lavori sono ancora in corso sotto la struttura. «L' Autorità di sistema ha interpellato il direttore dei lavori per capire le tempistiche», spiega Calascibetta, «è stato risposto che i lavori stanno proseguendo, che è stata sistemata la trave danneggiata, ma che permane il limite delle 44 tonnellate in attesa di altri consolidamenti che richiedono ancora alcuni mesi. Non riusciamo a comprendere come Anas non possa darci una data più precisa. La situazione del **porto** di Chioggia sta peggiorando progressivamente, ci siamo ridotti a uno scalo in cui si scaricano principalmente rinfuse, carichi poveri, e ogni tanto materiale siderurgico. Nel 2020 abbiamo subito un calo del 50% dei traffici. La situazione stradale non consente di fare di più. Grazie all' aiuto di Adsp siamo riusciti a avere una procedura di deroga che ci permettesse di passare con carichi superiori alle 44 tonnellate, ma la soluzione è giunta quando i nostri clienti avevano già trovato altre strade. Il ponte è interdetto al traffico pesante ormai da quasi un anno e mezzo. L' indecisione sulla possibilità o meno di transito ha portato la clientela a considerare soluzioni, anche più onerose, ma sicure». Il problema viario è solo l' ultimo nodo che ha penalizzato lo scalo di Val da Rio, da anni in sofferenza per i limiti dei fondali che attendono l' intervento di escavo, oltre alla congiuntura generale negativa legata alla pandemia. «Ci occorrono certezze per riavere i traffici perduti», spiega Calascibetta, «chiediamo a Adsp di sollecitare Anas non solo per darci date certe sulla fine del cantiere, ma anche per vagliare la possibilità di rimuovere il divieto di transito per convogli superiori alle 44 tonnellate. I giunti ammalorati penso possano comportare dei limiti di velocità, delle restrizioni sulla portata per asse, ma lasciare ancora il limite attuale ci sembra assurdo. Solo se riusciremo a raggiungere tali obiettivi in tempi brevi, avremo qualche possibilità di rivedere un traffico che era consolidato e che ci permetterà di risollevarci da questa crisi». --Elisabetta B. Anzoletti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



zinoLA

Passeggiata a mare il cantiere procede

Pilastri e gettate di cemento stanno cambiando il volto di un tratto della passeggiata a mare di Zinola. Il nuovo cantiere aperto lo scorso dicembre, procede velocemente nella realizzazione dei fabbricati bar, sala ricreativa e servizi, a cura dell' Autorità di **Sistema portuale** del mar Ligure Occidentale. L' intervento, sollecitato dall' Amministrazione comunale, nasce sia per dotare la spiaggia libera del quartiere di nuovi servizi e garantire un migliore presidio del territorio, e anche a compensazione dello sgombero, avvenuto alcuni anni fa, delle baracche presenti nell' area. Sono previsti due bassi fabbricati distanti tra loro, con il più grande destinato a bar e sala per attività socio ricreative, e il più piccolo da utilizzare come spogliatoio e servizi igienici. Il progetto inoltre punta su una reinterpretazione delle cabine da spiaggia in chiave moderna, prevedendo l' utilizzo di materiale come doghe in legno e vetrate. Il nuovo insediamento, si limiterà ad occupare solo una parte degli ampi spazi della passeggiata a mare, lasciando inalterata la spiaggia libera, la pista ciclabile e il percorso pedonale del lungomare. Il costo complessivo dell' opera è di 431 mila euro. m.c. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



SODDISFAZIONE DI TPL. dubbi sui tempi di percorrenza

Presentato al ministero il piano per il bus elettrico sull' Aurelia

Un primo passo verso la «mobilità sostenibile» in provincia di Savona: il Comune ha infatti presentato ieri al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un' istanza di finanziamento (pari a oltre 40 milioni di euro) per la realizzazione di tre linee di trasporto pubblico ad alimentazione elettrica nel tratto compreso tra Vado Ligure e Varazze. Per Tpl Linea srl, soggetto attuatore del progetto dal titolo «Trm della litoranea savonese», si tratta di aprire il proprio parco mezzi a questa nuova tecnologia, costituita da mezzi con ricarica ai capolinea, quindi con infrastrutture non impattanti sul territorio. La realizzazione di queste linee, servite da nuovi mezzi alimentati con motore elettrico, consentirà di trasformare una significativa porzione del trasporto pubblico locale dell' ambito savonese, con evidenti benefici sull' ambiente e sulla salute dei cittadini e dei turisti». Il progetto presentato richiede il finanziamento di infrastrutture e mezzi per un importo complessivo superiore ai 40 milioni di euro, con un intervento che sarebbe di grande importanza per l' azienda di trasporto pubblico e per tutto il territorio. Il progetto è stato frutto di collaborazione tra tutti i Comuni coinvolti: Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albissola Marina, Quiliano, Vado Ligure e Berguggi. Inoltre, hanno collaborato anche l' **Autorità Portuale**, il Polo universitario di Savona e la Provincia di Savona, che hanno sottoscritto un protocollo di intesa: la presentazione del progetto è quindi il primo passo di un percorso che prevede ora la realizzazione di un Pums (vale a dire un Piano urbano della mobilità sostenibile). «Oggi si concretizza un primo importante step», affermano il presidente di Tpl Linea Simona Sacone e il direttore generale Giovanni Ferrari Barusso. «Stiamo parlando di un nuovo modello di trasporto pubblico che consentirà di ottenere una riduzione notevole di rumore e inquinamento». Resta, purtroppo, il solito problema di fondo: il bus elettrico passerà sull' Aurelia che ha solo due corsie, quindi resterà in coda insieme a camion e auto per ore. D. G. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Savona presenta al Mit progetto per farsi finanziare trasporto pubblico su bus elettrici

Ad attuare il progetto, previsto sull' asse Vado Ligure-Varazze, sarà Tpl Linea

Il Comune di Savona ha presentato oggi al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un' istanza di finanziamento per la realizzazione di tre linee di trasporto pubblico nell' asse Vado Ligure - Varazze con mezzi ad alimentazione elettrica . Per Tpl Linea srl, soggetto attuatore del progetto dal titolo 'Trm della litoranea savonese', si tratta di aprire il proprio parco mezzi a questa nuova tecnologia, costituita da bus con ricarica ai capolinea, quindi con infrastrutture non impattanti sul territorio. La realizzazione di tali linee, servite da nuovi mezzi alimentati con motore elettrico, consentirà di trasformare una significativa porzione del trasporto pubblico locale dell' ambito savonese, con evidenti benefici sull' ambiente e sulla salute dei cittadini e dei turisti. Il progetto presentato richiede il finanziamento di infrastrutture e mezzi per un importo complessivo superiore ai 40 milioni di euro , con un intervento che sarebbe di grande importanza per l' azienda di trasporto pubblico e per tutto il territorio. Il progetto, sottolinea Tpl Linea, è stato frutto di una proficua collaborazione tra tutti i Comuni coinvolti: Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albissola Marina, Quiliano, Vado Ligure e

Bergeggi, oltre ad **Autorità Portuale**, Polo universitario di Savona e la Provincia di Savona, che hanno sottoscritto un protocollo di intesa: la presentazione del progetto è il primo passo di un percorso che prevede ora la realizzazione di un Pums che raccolga gli obiettivi di mobilità sostenibile di tutto il territorio. «Abbiamo lavorato a lungo e con massima sinergia istituzionale - afferma il presidente di Tpl Linea Simona Sacone - per la progettazione della nuova mobilità sostenibile per il trasporto pubblico locale nel savonese e oggi si concretizza un primo importante step con la presentazione del progetto che riguarda tre nuove linee ad alimentazione elettrica» «Stiamo parlando di un nuovo modello di trasporto pubblico - aggiunge il direttore generale Giovanni Ferrari Barusso - che consentirà di ottenere una riduzione notevole del rumore e dell' inquinamento, inserito in un Piano urbano della mobilità sostenibile che punta al miglioramento della qualità del servizio, senza contare le prospettive di integrazione con altri sistemi di mobilità e trasporto».



Piano urbano per la mobilità sostenibile: per il savonese progetto da 40 mln di euro fotogallery video

Presentata istanza di finanziamento al Mit: TPL Linea sarà il soggetto attuatore di tre linee ad alimentazione elettrica

Provincia. Il Comune di Savona ha presentato oggi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un' istanza di finanziamento per la realizzazione di tre linee di trasporto pubblico nell' asse Vado Ligure - Varazze con mezzi ad alimentazione elettrica. Per TPL Linea s.r.l., soggetto attuatore del progetto dal titolo "TRM della litoranea savonese", si tratta di aprire il proprio parco mezzi a questa nuova tecnologia, costituita da mezzi con ricarica ai capolinea, quindi con infrastrutture non impattanti sul territorio. di 12 Galleria fotografica I nuovi bus elettrici di Tpl Linea La realizzazione di tali linee, servite da nuovi mezzi alimentati con motore elettrico, consentirà di trasformare una significativa porzione del trasporto pubblico locale dell' ambito savonese, con evidenti benefici sull' ambiente e sulla salute dei cittadini e dei turisti. Il progetto presentato richiede il finanziamento di infrastrutture e mezzi per un importo complessivo superiore ai 40 milioni di euro, con un intervento che sarebbe di grande importanza per l' azienda di trasporto pubblico e per tutto il territorio. Il progetto è stato frutto di una proficua collaborazione tra tutti i Comuni coinvolti - Varazze, Celle Ligure,

Albisola Superiore, Albissola Marina, Quiliano, Vado Ligure e Bergeggi - oltre ad **Autorità Portuale**, Polo universitario di Savona e la Provincia di Savona, che hanno sottoscritto un protocollo di intesa: la presentazione del progetto è il primo passo di un percorso che prevede ora la realizzazione di un PUMS che raccolga gli obiettivi di mobilità sostenibile di tutto il territorio. Il protocollo d' intesa consentirà al Comune di Savona di effettuare le attività di coordinamento per realizzare gli interventi prioritari e irrinunciabili sul sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti. Interventi troppo spesso annunciati e mai realizzati, anche a causa di una mancata regia e di condivisione delle scelte e alla difficoltà di finanziamento delle opere. Le iniziative oggetto del documento progettuale congiunto sono la dotazione di un PUMS, nell' accezione delle linee guida ministeriali e riferito all' intero Ambito Savonese e la realizzazione di una nuova linea con mezzi elettrici senza linea aerea, quale dorsale principale del sistema di trasporto pubblico locale con la conseguente riqualificazione e riorganizzazione del servizio. "Abbiamo lavorato a lungo e con massima sinergia istituzionale per la progettazione della nuova mobilità sostenibile per il trasporto pubblico locale nel savonese e oggi si concretizza un primo importante step con la presentazione del progetto che riguarda tre nuove linee ad alimentazione elettrica" affermano il presidente di TPL Linea Simona Sacone e il direttore generale Giovanni Ferrari Barusso. "Stiamo parlando di un nuovo modello di trasporto pubblico che consentirà di ottenere una riduzione notevole del rumore e dell' inquinamento, inserito in un Piano urbano della mobilità sostenibile che punta al miglioramento della qualità del servizio, senza contare le prospettive di integrazione con altri sistemi di mobilità e trasporto". "Un progetto, inoltre, in linea con quanto previsto nel Recovery Fund e nel piano approvato dal Governo sul pacchetto di risorse previste per la mobilità sostenibile attraverso nuovi mezzi elettrici e nuove infrastrutturazioni" concludono i vertici dell' azienda di trasporto savonese. Leggi anche Presentazione Bus elettrico a Savona, ecco il progetto di mobilità sostenibile Mobilità sostenibile Bus ecologici per il trasporto pubblico locale, Berrino: "Stiamo lavorando al rinnovo del parco mezzi" "Le ipotesi tecniche ad oggi predisposte da TPL Linea sono preliminari e di larga massima, in quanto, nel caso di approvazione della proposta di finanziamento da parte del Ministero verranno

The screenshot shows the IVG.it website interface. The main article is titled "Piano urbano per la mobilità sostenibile: per il savonese progetto da 40 mln di euro fotogallery video". The article text states: "Presentata istanza di finanziamento al Mit: TPL Linea sarà il soggetto attuatore di tre linee ad alimentazione elettrica". Below the text, there is a gallery of images showing electric buses and a video player. The website also features a weather widget for Savona (8°C, 5°C) and a sidebar with various news items.

avviate le più opportune forme di progettazione partecipata e saranno approfonditi tutti gli aspetti tecnico progettuali ad oggi non richiesti dalla procedura di bando" aggiungono



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

ancora il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio e il vice sindaco Massimo Arecco. "Il significato politico di un' iniziativa del genere è di straordinaria importanza per il capoluogo, che assume il ruolo di capofila di un comprensorio che, finalmente, programma e progetta in chiave di sistema e in un settore fondamentale come quello del trasporto pubblico" concludono. Video correlati 1 di 1 Bus elettrico a Savona, ecco il progetto di mobilità sostenibile Dalla Home Decisione Per la Liguria da domenica scatta la zona arancione: ancora un rinvio sulla riapertura delle scuole Futuro Piano urbano per la mobilità sostenibile: per il savonese progetto da 40 mln di euro reazione Dentista allontana milite per paura del Covid, un collega: "Venite qui, vi visito gratis" Appello Cna Savona ai ristoratori: "Reagire ma con consapevolezza"

Savona News

Savona, Vado

Savona, 40 milioni per realizzare tre linee elettriche da Vado a Varazze: chiesto il finanziamento al Mit

Un progetto per riqualificare e riorganizzare il servizio di trasporto pubblico volto ad una maggiore mobilità sostenibile

Il Comune di Savona ha presentato oggi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un' istanza di finanziamento per la realizzazione di tre linee di trasporto pubblico nell' asse Vado Ligure - Varazze con mezzi ad alimentazione elettrica, dopo l' approvazione negli scorsi giorni in giunta del protocollo d' intesa per la redazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) e la realizzazione di una linea elettrificata. Il progetto presentato richiede il finanziamento di infrastrutture e mezzi per un importo complessivo superiore ai 40 milioni, con un intervento che, se approvato, sarebbe di importanza strategica per l' intero comprensorio e per l' azienda di trasporto pubblico e arriverebbe dopo una " proficua collaborazione tra Provincia, Comuni di Varazze, Celle Ligure, Albisola Superiore, Albissola Marina, Quiliano, Vado Ligure e Bergeggi, oltre ad **Autorità Portuale** ed il Polo universitario di Savona ", come spiegano il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio ed il suo vice Massimo Arecco. " La realizzazione di tali linee, oltre a permetterci di aprire il nostro parco mezzi a una nuova tecnologia costituita da bus elettrici con ricarica ai capolinea e infrastrutture non impattanti sul territorio - spiega la presidente di Tpl, Simona Sacone - , consentirà di trasformare una significativa porzione del trasporto pubblico locale dell' ambito savonese, con evidenti benefici sull' ambiente e sulla salute di cittadini e turisti ". Il Protocollo d' Intesa consentirà all' amministrazione savonese di coordinare la realizzazione degli interventi " prioritari e irrinunciabili sul sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti. Interventi troppo spesso annunciati e mai realizzati, anche a causa di una mancata regia e di condivisione delle scelte e alla difficoltà di finanziamento delle opere ", aggiungono Caprioglio e Arecco. Opere che in questo caso andrebbero a riqualificare e riorganizzare il servizio del trasporto pubblico con una " riduzione notevole del rumore e dell' inquinamento, inserito in un Piano urbano di mobilità sostenibile che punta al miglioramento della qualità del servizio, senza contare le prospettive di integrazione con altri sistemi di mobilità e trasporto ", affermano Sacone e il direttore generale Tpl Giovanni Ferrari Barusso, specificando come tutto ciò sia " in linea con quanto previsto nel Recovery Fund e nel piano approvato dal Governo sul pacchetto di risorse previste per la mobilità sostenibile ". " Abbiamo lavorato a lungo e con massima sinergia istituzionale per la progettazione della nuova mobilità sostenibile per il trasporto pubblico locale nel savonese e oggi si concretizza un primo importante step con la presentazione del progetto che riguarda tre nuove linee ad alimentazione elettrica " aggiungono i vertici dell' azienda dei trasporti. Spiegano altresì il sindaco ed il vicesindaco che " le ipotesi tecniche ad oggi predisposte da Tpl sono preliminari e di larga massima, in quanto, nel caso di approvazione della proposta di finanziamento da parte del Ministero, verranno avviate le più opportune forme di progettazione partecipata e saranno approfonditi tutti gli aspetti tecnico progettuali ad oggi non richiesti dalla procedura di bando ". "Il significato politico di un' iniziativa del genere è di straordinaria importanza per il capoluogo, che assume il ruolo di capofila di un comprensorio che, finalmente, programma e progetta in chiave di sistema" concludono Caprioglio e Arecco.



L' intervista Si scelga velocemente un commissario e gli si affidi il compito di realizzare l' opera Il sindaco Bucci andrebbe benissimo

Spinelli "Subito la nuova diga Con il Terzo Valico concluso Genova sarà un porto europeo"

di Massimo Minella segue dalla prima di cronaca « La diga 500 metri più in là, le grandi navi verso le banchine, i treni pronti a partire carichi di container. Io ci ho passato la vita, in questo porto, e adesso credo che questa sia la nostra vera occasione per un balzo europeo. Non possiamo sbagliare, però... » **Perché altrimenti che accade?** «Altrimenti non solo smettiamo di crescere, ma cominciamo ad andare indietro». La diga è l' ultima occasione? «La diga andava fatta prima. Io ne parlai la prima volta dieci anni fa, ora lo dicono tutti. Dovremmo già averla adesso e con la diga fatta avremmo dovuto poi pensare ai nuovi terminal, Bettolo, Pra', Vado. Qui invece abbiamo fatto il contrario. È come se decido di costruire la casa e comincio dai mobili e una volta che sono seduto sul divano penso ai muri. Ma ormai ci siamo, non fermiamoci più, anzi acceleriamo se possibile». Ma se la prospettiva è quella di avere la diga fra dieci anni, i tempi sono un po' lunghi... «E non devono esserlo. Dieci anni? Si può costruire in cinque, dev' essere pronta nel 2026. È possibile. Abbiamo dimostrato a tutti come fare un ponte in meno di due anni. Possiamo fare una diga in cinque. Scegliamo subito un commissario e affidiamogli il compito, con le stesse procedure adottate per il nuovo ponte, rispetto delle norme ma poca burocrazia». **Ha qualche idea per il commissario?** «Potrebbe essere il presidente Signorini oppure anche il sindaco Bucci. Sì, Bucci lo vedrei benissimo come commissario della diga». **Perché è così importante averla in cinque anni?** «Perché arriverebbe subito dopo il Terzo Valico, pronto nel 2024. A quel punto le grandi navi che entrano da Suez si fermerebbero qui senza più andare in Nord Europa. E i container li manderemmo con il treno. È il modo, l' unico modo, per raddoppiare i posti di lavoro, non solo i traffici. Questo vale per la Compagnia Unica, per i terminal, per l' indotto». **Ma il governo ha capito l' importanza di questo progetto?** «Io credo di sì, anche se non so fino a che punto. Di certo i porti sono stati a lungo trascurati dalla politica, nonostante tutti i miliardi di euro che arrivano nelle casse dello Stato sotto forma di Iva e di accise». Ora i traffici sono un po' in calo e quindi anche le entrate... «È un momento difficile, anche se chi ci guadagna pure in questa fase. Ma finirà e riprenderemo a crescere. Vent' anni fa il porto di Genova movimentava 200mila container, adesso siamo a 2,7 milioni.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Ripartiremo». **E fino a dove può arrivare il porto di Genova?** «Nel giro di pochi anni, con la nuova diga e il valico possiamo arrivare a 5, 6 milioni. E possiamo tornare a crescere in mercati fondamentali, penso al Nord Africa, Libia in particolare, all' Iran, che con il nuovo corso americano potrebbe riportare qui le sue navi». **E il vostro gruppo che anno chiude?** «Perdiamo 5 milioni di fatturato, ma non abbiamo perso un solo dipendente, e oggi sono più di mille. I traghetti hanno subito una battuta d' arresto forte, con punte anche dell' 80% in meno, i container il 15. Ma siamo ben strutturati e operativi sui due terminal di ponte Eritrea e delle Rinfuse. E poi abbiamo i nuovi progetti, a cominciare dal deposito di Amazon, una bellissima collaborazione che proseguirà con nuove iniziative». **Diceva prima che qualcuno riesce a guadagnare. Chi?** «Gli armatori. Tengono le navi ferme e allora c' è la corsa per caricare in stiva la merce. Un container per il Far East, che costava duemila euro, arriva anche a 8-10mila. Ci rimettono i porti, che hanno meno navi, il lavoro, i servizi». Non c' è il rischio che l' offerta di spazi finisca per essere eccessiva? «Il rischio c' è e lo Stato, fra Bettolo e Vado, ha investito 600 milioni di euro. Ma bisogna andare avanti. D' altra parte Genova è il porto che deve servire l' area più produttiva del Paese, il Nord Ovest, ma anche l' Emilia e il Veneto e dev' essere pronta con tutti i suoi terminal, Pra' continua a crescere, ma Sampierdarena resta strategica». Un duello? «Ma no, figuriamoci, però vedo che a volte non si tiene nella giusta considerazione il valore del porto di Sampierdarena. È qui che si concentra il lavoro, e parlo di sessantamila posti. Nel porto della Lanterna c' è tutto, container, merci varie, crociere. È tutto qui». © RIPRODUZIONE RISERVATA

L' intervento

Sintonia diga-città per crescere davvero

di Arcangelo Merella * Ha fatto bene il Sindaco Bucci a ricordare lo spirito intraprendente e visionario dell' Ing. De Ferrari progettista della diga foranea, infrastruttura grazie alla quale il porto di Genova è riuscito a mantenere il primato tra i porti italiani adeguandosi alle mutate esigenze della marineria mondiale. Dopo quasi due secoli e con un mondo in continua e veloce trasformazione pensare di mantenere inalterato l' assetto infrastrutturale del primo porto del Mediterraneo è miopia quando va bene, malvagità in altri casi. Oggi salpano gli Oceani navi lunghe quasi 400 metri per trasportare passeggeri e container. Mezzi, dunque, in grado di spostare un intero paese di oltre 6000 persone o 20.000 Teu. Sono dimensioni enormi, incompatibili con spazi asfittici se non mettendo a rischio la sicurezza e l' incolumità delle persone e delle attrezzature portuali. E', ahimè, già successo, è bene che non si ripeta. Dunque non può essere messa in discussione la realizzazione di una nuova diga a servizio del porto di Genova indispensabile a garantire manovre di evoluzione e attracco a mezzi sempre più grandi che necessitano di spazi adeguati. Si può obiettare che questo è il presente e che nessuno sa, specie dopo la pandemia, quale possa essere il futuro. Tutte le ipotesi sono degne di attenzione ma anche rischiose: ci incanalano verso quel piano inclinato della "decrescita felice" di cui, sinceramente, ne facciamo volentieri a meno. Inoltre c' è chi sostiene che non sarebbe giustificata una spesa così ingente rispetto a delle prospettive molto incerte visto anche le prestazioni dei porti di Pra e Vado. Io invece penso che il porto di Genova, che era e resta la prima porta del Mediterraneo per l' accesso da Sud al Nord d' Europa possa giocare in futuro ancora un ruolo se saprà adeguarsi anche alle mutate esigenze della moderna marineria con un progetto che tenga conto della sostenibilità dell' opera sotto il profilo ambientale, finanziario ed economico. È in questo contesto che si inserisce il dibattito pubblico, che dovrebbe avere lo scopo di rendere trasparenti tutti gli aspetti connessi alla realizzazione di una grande opera e all' impatto che la stessa ha sulla comunità in cui è inserita. A me pare evidente che la delicatezza e la specificità del tema richieda competenza, conoscenze e professionalità adeguate per confutare tesi e progetti sotto il profilo tecnico ed economico; è dunque difficile che qualsiasi cittadino possa partecipare al dibattito con cognizione di causa mentre può farlo con la mediazione di comitati o esperti cui affidare la tutela dei propri legittimi interessi, senza rinunciare però al diritto di essere reso consapevoli dei vantaggi (o degli svantaggi) che l' opera di cui si sta discutendo può comportare. Ed è questo l' aspetto che maggiormente ci interessa affrontare. Atteso che riteniamo necessaria la diga e pur nei limiti della compatibilità ambientale ed economica, abbiamo sufficienti elementi per confidare che nei prossimi 5 anni il porto cresca e che il traguardo al 2030 di 7/8 milioni d contenitori per i porti liguri sia plausibile. Di questi almeno 2,5/3 milioni potrebbero interessare il porto di Sampierdarena e dunque impattare direttamente sul tessuto urbano. Va da se che le opere già da molto tempo previste e tuttora in considerevole ritardo e che riguardano la separazione netta tra traffico commerciale e traffico urbano devono essere prontamente concluse al pari delle diverse opere ferroviarie programmate e già inserite nei contratti di programma di RFI che rappresentano la condizione necessaria al miglioramento dell' efficienza delle operazioni portuali. Ma tutto ciò non è però sufficiente a fare di Genova città portuale una città ad elevata attrattività. Ora, premesso che la costruzione della nuova diga comporterà, come è stato



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

evidenziato dai progettisti, un aumento degli addetti diretti e dell' indotto molto importante, è evidente che la città debba trarre il massimo dei benefici dalla sua principale impresa. E può farlo se ha risorse sufficienti per mettere mano ad un piano straordinario di riordino del suo sistema di funzionamento utile anche ad attrarre nuovi residenti, manager e dipendenti di imprese interessate a stabilire il proprio quartier generale a **Genova** e rilanciare antiche e solide competenze legate alla economia del mare un tempo orgoglio della nostra città. E le risorse possono derivare dall' accresciuta produttività del **porto** se solo riuscissimo finalmente a stabilire che una quota anche minima dell' IVA generata dal traffico in import/export dei nostri porti restasse alla città. Si tratta di una somma enorme e della quale anche una piccola percentuale può rappresentare quell' aiuto alla città per far fronte alla sfida che ha davanti. Che è quella di crescere per qualità della vita, per occupazione, per benessere e per popolazione. La nuova diga può essere la leva per questo cambiamento! * presidente Ge9si © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sansa: «A Primocanale altri 61 mila euro dal porto»

«Per servizio di produzione e diffusione dibattito pubblico nuova diga foranea del porto di Genova»

Altri 61 mila euro a Primocanale dal **porto di Genova**. È quanto ha dichiarato in consiglio regionale il consigliere Ferruccio Sansa. La novità è contenuta in un decreto firmato il 13 gennaio. Si tratta, secondo quanto citato da Sansa, "dell' affidamento del servizio di produzione e diffusione dibattito pubblico nuova diga foranea del **Porto di Genova** a favore della società Errenova spa (della galassia Primocanale, ndr) per l' importo di 50mila euro più Iva". Totale 61 mila euro. La gara non è stata indetta perché, secondo il decreto, 'considerato che l' importo in oggetto è inferiore a 75mila euro deve procedersi mediante affidamento diretto". «Già l' affidamento diretto - ha commentato il consigliere - come più di 40 volte negli oltre 50 contratti stipulati negli ultimi anni da Liguria Digitale - una società in house della Regione - sempre con le società di Primocanale, Appena un mese fa avevamo dato la notizia che il 30 novembre scorso lo stesso **porto di Genova** aveva deciso di stipulare un contratto per tre eventi informativi virtuali. Spesa: 21 mila euro più Iva . Totale 25.620 euro. Oltre 8mila euro per ogni serata». «Nello stesso periodo - ha precisato Sansa - altri 40 mila euro erano arrivati a Primocanale dalla galassia della Regione per la copertura della manifestazione Orientamenti. Se non bastasse, la Regione di Toti e il Comune di Marco Bucci hanno affidato all' emittente anche il Capodanno di **Genova**. In tutto, in meno di due mesi, fanno almeno 127 mila euro . Pubblici, ovviamente».

The image shows a screenshot of a news article on the BizJournal Liguria website. The article title is "Sansa: «A Primocanale altri 61 mila euro dal porto»" with a subtitle "«Per servizio di produzione e diffusione dibattito pubblico nuova diga foranea del porto di Genova»". The article text is partially visible, mentioning a 61,000 euro contract for Errenova spa. The website interface includes a privacy overview, social media sharing icons, and a sidebar with a "CINCO PARTNERS" logo and a UniCredit advertisement.

Diga, stasera il secondo appuntamento con il dibattito pubblico

di m.c. venerdì 15 gennaio 2021 GENOVA - Si svolgerà oggi, 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. 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 oggi alle 21 e su Primocanale alle 23. 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. 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 penalizzare il concorrente e questo a discapito 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. Approfondimenti Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public' 1876, la diga del duca De Ferrari: un regalo a Genova da venti milioni Santa Margherita: operaio s' infortuna in mare lavorando alla diga del porto, soccorso in elicottero Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico La diga della città e non dei terminalisti litigiosi.

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 penalizzare il concorrente e questo a discapito 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. Approfondimenti Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public' 1876, la diga del duca De Ferrari: un regalo a Genova da venti milioni Santa Margherita: operaio s' infortuna in mare lavorando alla diga del porto, soccorso in elicottero Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico La diga della città e non dei terminalisti litigiosi.

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 penalizzare il concorrente e questo a discapito 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. Approfondimenti Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public' 1876, la diga del duca De Ferrari: un regalo a Genova da venti milioni Santa Margherita: operaio s' infortuna in mare lavorando alla diga del porto, soccorso in elicottero Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico La diga della città e non dei terminalisti litigiosi.

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 penalizzare il concorrente e questo a discapito 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. Approfondimenti Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public' 1876, la diga del duca De Ferrari: un regalo a Genova da venti milioni Santa Margherita: operaio s' infortuna in mare lavorando alla diga del porto, soccorso in elicottero Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico La diga della città e non dei terminalisti litigiosi.

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 penalizzare il concorrente e questo a discapito 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. Approfondimenti Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public' 1876, la diga del duca De Ferrari: un regalo a Genova da venti milioni Santa Margherita: operaio s' infortuna in mare lavorando alla diga del porto, soccorso in elicottero Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico La diga della città e non dei terminalisti litigiosi.

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 penalizzare il concorrente e questo a discapito 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. Approfondimenti Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public' 1876, la diga del duca De Ferrari: un regalo a Genova da venti milioni Santa Margherita: operaio s' infortuna in mare lavorando alla diga del porto, soccorso in elicottero Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico La diga della città e non dei terminalisti litigiosi.

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline is "Diga, stasera il secondo appuntamento con il dibattito pubblico". Below the headline, there is a sub-headline: "L' incontro sarà trasmesso da palazzo San Giorgio, sede dell' autorità portuale. 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 oggi alle 21 e su Primocanale alle 23. 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. 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 penalizzare il concorrente e questo a discapito 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. Approfondimenti Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public' 1876, la diga del duca De Ferrari: un regalo a Genova da venti milioni Santa Margherita: operaio s' infortuna in mare lavorando alla diga del porto, soccorso in elicottero Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico La diga della città e non dei terminalisti litigiosi."

Dibattito nuova diga: "L' opera economicamente sostenibile"

di Matteo Cantile venerdì 15 gennaio 2021 GENOVA - Il tema della sostenibilità economica della nuova diga foranea di Genova è al centro del secondo dibattito pubblico sul tema organizzato a palazzo San Giorgio: il dibattito si può seguire in diretta tv su Telecittà, in streaming sulle pagine Facebook e Youtube dell' **Autorità di Sistema** del mar Ligure occidentale, per partecipare ponendo domande bisogna invece collegarsi al sito www.dpdigaforanea.it. I lavori saranno trasmessi in replica questa sera su Telecittà alle 21 e su Primocanale alle 23.

Partecipano al dibattito in qualità di relatori Marco Bucci, Giuseppe Catalano, Paolo Emilio Signorini, Paolo Sammarco, Simonetta Migliaccio, Rosa Frignola e Laura Ghio. Dopo l'introduzione del coordinatore del dibattito, Andrea Pillon, prende la parola il sindaco di Genova Marco Bucci. Marco Bucci, sindaco di Genova: "Abbiamo già parlato spesso dei riflessi economici della nuova diga foranea, Genova ha una posizione logistica eccezionale da duemila anni, siamo il punto d' acqua più vicino al centro dell' Europa, è dunque il punto più economico per muovere merci, cultura, uomini e dati. Siamo il punto di partenza del corridoio Reno-Alpi che io suggerisco di chiamare Reno-Mediterraneo e questa condizione per noi è un grande vantaggio. Noi puntiamo su logistica e portualità, digitalizzazione e alta tecnologia (con Genova che è già oggi la prima città digitale d' Italia e con l' arrivo del cavo 'blue med' lo sarà ancora di più) e poi il turismo. La nuova diga serve soprattutto al primo e terzo punto ma serve anche al turismo per le crociere. Dalla diga emergono numeri davvero molto importanti per il nostro futuro ma, ispirandoci a Raffaele de Ferrari che non fece conto economico quando decise di finanziare la diga, anche noi dobbiamo valutare questa infrastruttura nella complessiva visione del futuro della nostra città e della nostra regione, per i nostri figli e i nostri nipoti, del resto stiamo facendo una cosa che si fa una volta ogni 50 anni, se va bene.. Per questo quando ci sia appresta ad approvare un' opera del genere è difficile strimare un vero conto sul ritorno economico. Eppure, visto che la diga avrà un ritorno anche nell' immediato, oggi ci riusciremo in questo dibattito".

Giuseppe Catalano, Ministero Infrastrutture e Trasporti: "Mi permetto di dare alcune valutazioni di carattere generale e qualche elemento di merito. Condivido l' introduzione del sindaco Bucci, io che faccio il professore di economia pubblica e mi ispiro alle teorie economiche di Adam Smith, so bene quanto sia importante l' investimento pubblico nell' economia delle nazioni. Il primo elemento è legato alla strategia del ministero: tutto parte da 'Connettere l' Italia' e si spinge con 'Italia Veloce', il potenziamento infrastrutturale è per noi un imprescindibile investimento sul futuro. Gli ultimi mesi ci hanno insegnato quanto sia importante la logistica, tutti siamo interdipendenti, più di quanto non siamo mai stati nella storia dell' umanità: ecco perché condivido anche il richiamo culturale fatto dal sindaco. Il mondo attuale ci impedisce di essere egoisti, questo è un fatto e non un' opinione: senza la logistica ciascuno di noi non avrebbe l' essenziale per poter vivere. La specializzazione del mondo moderno, rende indifesi i cittadini: noi diamo per scontato di poter andare al ristorante e trovare del cibo, senza bisogno di pensare a come questo sia possibile. La storia di Genova parla chiaro: non è solo una città importante di per sé ma, attraverso il suo porto, rappresenta una ricchezza per il paese: ecco che in questo quadro le infrastrutture diventano strategiche, tra queste il terzo valico, il nodo ferroviario, il ribaltamento a mare di Fincantieri, a tutti gli investimenti per la viabilità genovese e la tragedia del ponte, brillantemente risolta, dimostra la capacità di resilienza delle comunità locali. Il Paese ha scelto nella logistica un valore fondamentale, la logistica deve ispirarsi al libero mercato: le risorse

Genova (PrimoCanale) [Home](#) [Sport](#) [Video](#) [StreetTV](#) [Contatti](#)

GENOVA **GENOVA** **GENOVA** **LA SPIGA** **INFRA** **GENOVA** **LANGOSCO** **ANTONIO** **PORTI** **MEDIAN** **NEDDO**

PORTI & LOGISTICA

L'analisi costi benefici della diga foranea, tutti gli interventi

Dibattito nuova diga: "L'opera è economicamente sostenibile"

di Matteo Cantile
venerdì 15 gennaio 2021

GENOVA - Il tema della sostenibilità economica della nuova diga foranea di Genova è al centro del secondo dibattito pubblico sul tema organizzato a palazzo San Giorgio: il dibattito si può seguire in diretta tv su Telecittà, in streaming sulle pagine Facebook e Youtube dell' Autorità di Sistema del mar Ligure occidentale, per partecipare ponendo domande bisogna invece collegarsi al sito www.dpdigaforanea.it. I lavori saranno trasmessi in replica questa sera su Telecittà alle 21 e su Primocanale alle 23.

Partecipano al dibattito in qualità di relatori Marco Bucci, Giuseppe Catalano, Paolo Emilio Signorini, Paolo Sammarco, Simonetta Migliaccio, Rosa Frignola e Laura Ghio.

Dopo l'introduzione del coordinatore del dibattito, Andrea Pillon, prende la parola il sindaco di Genova Marco Bucci.

Marco Bucci, sindaco di Genova: "Abbiamo già parlato spesso dei riflessi economici della nuova diga foranea, Genova ha una posizione logistica eccezionale da duemila anni, siamo il punto d' acqua più vicino al centro dell' Europa, è dunque il punto più economico per muovere merci, cultura, uomini e dati. Siamo il punto di partenza del corridoio Reno-Alpi che io suggerisco di chiamare Reno-Mediterraneo e questa condizione per noi è un grande vantaggio. Noi puntiamo su logistica e portualità, digitalizzazione e alta tecnologia (con Genova che è già oggi la prima città digitale d' Italia e con l' arrivo del cavo 'blue med' lo sarà ancora di più) e poi il turismo. La nuova diga serve soprattutto al primo e terzo punto ma serve anche al turismo per le crociere. Dalla diga emergono numeri davvero molto importanti per il nostro futuro ma, ispirandoci a Raffaele de Ferrari che non fece conto economico quando decise di finanziare la diga, anche noi dobbiamo valutare questa infrastruttura nella complessiva visione del futuro della nostra città e della nostra regione, per i nostri figli e i nostri nipoti, del resto stiamo facendo una cosa che si fa una volta ogni 50 anni, se va bene.. Per questo quando ci sia appresta ad approvare un' opera del genere è difficile strimare un vero conto sul ritorno economico. Eppure, visto che la diga avrà un ritorno anche nell' immediato, oggi ci riusciremo in questo dibattito".

Giuseppe Catalano, Ministero Infrastrutture e Trasporti: "Mi permetto di dare alcune valutazioni di carattere generale e qualche elemento di merito. Condivido l' introduzione del sindaco Bucci, io che faccio il professore di economia pubblica e mi ispiro alle teorie economiche di Adam Smith, so bene quanto sia importante l' investimento pubblico nell' economia delle nazioni. Il primo elemento è legato alla strategia del ministero: tutto parte da 'Connettere l' Italia' e si spinge con 'Italia Veloce', il potenziamento infrastrutturale è per noi un imprescindibile investimento sul futuro. Gli ultimi mesi ci hanno insegnato quanto sia importante la logistica, tutti siamo interdipendenti, più di quanto non siamo mai stati nella storia dell' umanità: ecco perché condivido anche il richiamo culturale fatto dal sindaco. Il mondo attuale ci impedisce di essere egoisti, questo è un fatto e non un' opinione: senza la logistica ciascuno di noi non avrebbe l' essenziale per poter vivere. La specializzazione del mondo moderno, rende indifesi i cittadini: noi diamo per scontato di poter andare al ristorante e trovare del cibo, senza bisogno di pensare a come questo sia possibile. La storia di Genova parla chiaro: non è solo una città importante di per sé ma, attraverso il suo porto, rappresenta una ricchezza per il paese: ecco che in questo quadro le infrastrutture diventano strategiche, tra queste il terzo valico, il nodo ferroviario, il ribaltamento a mare di Fincantieri, a tutti gli investimenti per la viabilità genovese e la tragedia del ponte, brillantemente risolta, dimostra la capacità di resilienza delle comunità locali. Il Paese ha scelto nella logistica un valore fondamentale, la logistica deve ispirarsi al libero mercato: le risorse

100 ANNI DI BANDIERA ROSSA
Storia del P.C.I. a Genova
LUNEDÌ 18 ORE 21.00 su PrimoCanale

I NOSTRI BLOG

GRIF HOUSE
di Genova Forcella

SAMPLACE
di Genova Forcella



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

è giusto rendere conto ai cittadini dell' importanza dell' investimento di cui parliamo oggi. Ecco perché un dibattito sulla sostenibilità economica assume una notevole importanza per tutti. Questa opera, di cui discuteremo i dettagli tecnici, ha benefici nazionali e locali ed è giusto che gli oneri per costruirla vengano condivisi tra finanza Europea, nazionale e della comunità economica locale: non vi è dubbio che il beneficio di un porto di Genova competitivo sia un bene per l' Italia ma è altrettanto indubbio il vantaggio per la comunità genovese. Quale che sia l' approccio costruttivo, trovo giusto l' approccio di cofinanziamento europeo, nazionale e locale. Bene ha fatto la ministra De Micheli a finanziare dunque l' opera attraverso il recovery fund, altri fondi nazionali ma anche attraverso le risorse dell' **Autorità di sistema portuale**. Questa opera ha tre punti forti: la visione di lungo periodo, la capacità progettuale (l' **Adsp** ha chiesto e ottenuto un finanziamento importante, a cui essa stessa ha partecipato cofinanziandolo, che le permette di avere oggi il progetto di fattibilità) e poi il dibattito pubblico: è la prima volta che si fa in modo così ampio e partecipato. Confido che le condizioni di partenza portino a una rapida esecuzione dell' opera: Genova, in questo senso, ha una grande responsabilità, quella di essere da esempio per tutto il Paese e i suoi investimenti futuri". Paolo Emilio Signorini, Presidente **Adsp** Mar Ligure Occidentale : "Noi abbiamo tre colonne portanti, il primo è il programma straordinario di opere varate dopo il disastro del Morandi. La parola chiave della diga è l' accessibilità, che si accompagna a tutti gli altri interventi sul digitale, lo sviluppo dei cantieri e tutte le altre iniziative che sono attualmente in corso. Tutto questo ha delle importanti ricadute sul mondo del lavoro. Voglio condividere con voi quattro date: nel 2018 programma di 2,5 miliardi dopo il crollo del Morandi, nel 19 e nel 20 appaltiamo opere per centinaia di milioni fino al super intervento miliardario del 2021. Noi dobbiamo dimostrare la credibilità operativa per portare a termine la costruzione di un' opera di queste dimensioni: guardando al lavoro di questi ultimi anni, possiamo dire che abbiamo centrato i nostri impegni nel 2018 e nel 2019, questo mostra la nostra capacità di poter intraprendere questa sfida. La diga ha suscitato un notevole interesse internazionale e pensiamo di fare un road show per illustrare le opportunità dei nostri programmi. La diga ha diverse esternalità positive: impiego diretto nella costruzione e impiego legato al maggiore volume di traffico nel porto di Genova (e se guardiamo alla crescita del passato notiamo come a un aumento del traffico c' è un conseguente aumento nel numero degli addetti). La diga non è un' opera che abbiamo scoperto ultimamente: essa è uno dei punti centrali della politica europea e Genova è l' unico porto core che non è dotato di una diga foranea all' altezza del suo ruolo internazionale, e su questo è intervenuta più volte l' Unione Europea. C' è poi il tema di una maggiore sicurezza nell' accesso, nelle manovre di evoluzione e negli accosti: la diga, inoltre, renderà maggiormente utilizzabili le nostre banchine e limiteremo la commistione di tipi di traffico diversi (come invece accade ora). Nell' ambito del programma ci sono altri interventi che completano e integrano la nuova diga: il dragaggio dei fondali (resi necessari dal possibile accesso delle mega navi), la nuova torre Piloti, da poco appaltata all' azienda Cimolai, gli investimenti sui terminal che beneficeranno direttamente dei nuovi spazi resi possibili dalla nuova diga. Sull' accessibilità abbiamo diversi interventi programmati e appaltati: la nuova viabilità di accesso terrestre (affidati a Pizzarotti, ndr) e gli investimenti sulla ferrovia (in carico a Rfi, ndr). Gli investimenti riguardano anche l' accessibilità al bacino **portuale** di Pra' per espanderne la capacità ferroviaria e migliorare l' ingresso dei mezzi su gomma. In linea generale i nuovi traffici resi possibili dalla diga ci spingono a lavorare su un aumento dell' intermodalità ferroviaria, in questo senso mettere assieme le necessità del porto di Pra' e del porto storico di Genova è un punto a favore. La diga sarà importante anche per le navi passeggeri: in questo ambito abbiamo programmato la possibilità del nostro porto di accogliere le grandi navi: sia sul fronte della sicurezza che in materia di ampliamento della stazione marittima per avere un più massiccia capacità di accosti. In questa direzione si inserisce anche la riqualificazione delle aree del centro di Genova più vicine al terminal crocieristico. Un altro intervento rilevante è l' ampliamento dei cantieri navali: le grandi navi di ultima generazione hanno bisogno di grandi bacini per la costruzione

e la manutenzione, ecco perché Genova non deve perdere l' occasione di assecondare il gigantismo navale. Non tralasciamo gli interventi di mitigazione dell' impatto ambientale dell' attività portuale: abbiamo in realizzazione nelle principali aree commerciali e nella stazione crocieristica



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

l' elettrificazione delle banchine, interventi di mitigazione dei rumori (come le dune di Pra'). Infine l' aeroporto: il Colombo è fondamentale per crociere e turismo e per il mercato del cargo aereo, anche lo scalo aeroportuale è oggetto di migliorie e investimenti". Paolo Sammarco, Dipartimento di Ingegneria Civile Università di Roma "Tor Vergata" : "L' analisi costi benefici ha un mandato semplice ma difficile da articolare, conviene costruire la diga? Genova è il capitano della squadra dei porti italiani, per questo non può permettersi di perdere nessun traffico. L' intervento consiste nel demolire una parte della diga esistente e ricostruire più verso il mare e, come è noto, ci sono tre alternative costruttive: due prevedono l' imboccatura da levante, la terza prevede l' imboccatura da ponente. Per capire la convenienza della diga è preferibile approcciare l' opera senza tenere in troppa considerazione le tre alternative ma la riteniamo come un' opera complessiva. Il primo tema è quello del numero dei container caricabili sulle navi (fino a 25mila Teu) e poi quello della lunghezza, della larghezza e del pescaggio delle navi, due valori strettamente connessi. Il trend di costruzione delle nuove navi è polarizzato o sulle navi molto piccole o sulle mega navi, con un significativo aumento di questa tendenza negli ultimi 5 anni: le navi di media dimensione sono praticamente sparite dai cantieri. Al momento il porto vecchio di Genova è collocato sulle navi di media dimensione ma già sappiamo che nel futuro queste navi non arriveranno più: nella logica di prevedere il futuro dei traffici, senza diga si può preconizzare un bacino portuale fuori dal mercato, in un processo di rinnovamento accelerato dalla necessità di pensionare le vecchie navi per ragioni ambientali. Inoltre l' unione dei grandi player della logistica internazionali porta a una costante ricerca di favorevoli economie di scala, unioni e alleanze che in periodi di crisi aumentano ulteriormente nel numero: tutti i porti concorrenti sono in grado di accogliere le grandi navi, Genova attualmente non lo è e in questo quadro dovrebbe rifiutare il traffico del prossimo futuro che, per quanto riguarda le movimentazioni intercontinentali delle merci, viaggerà solo su mega navi. Giova ora ricordare, come hanno fatto i relatori che mi hanno preceduto, quale sia la posizione di Genova: assolutamente strategica nel quadro internazionale, poiché dal far east la rotta mediterranea su capoluogo ligure è più breve di 5 giorni rispetto a quella del nord Europa. Perché Genova, allora, perde la partita con i porti del northern range? Per una mancanza di infrastrutture adeguate a ricevere e smistare verso nord i traffici delle grandi navi. Nel mediterraneo, per altro, i porti spagnoli e greci hanno fatto registrare risultati migliori rispetto all' Italia, pur essendo più distanti di Genova dal cuore del continente. Nei prossimi anni, inoltre, è previsto un aumento di container di 6 milioni, non c' è ragione (se sarà dotata delle necessarie infrastrutture) che Genova non possa attrarre una buona parte di questi traffici. Tra i benefici di un' opera come la diga ci sono molte ipotesi praticabili: lavoro, maggiore spazio fronte mare a disposizione della città, aumento dello spazio per la nautica da diporto, più aree per la cantieristica. L' aumento dei traffici rappresenta ovviamente anche un costo ambientale ma, in uno scenario più ampio, accorciare i tempi di viaggio delle grandi navi rappresenta un collettivo miglioramento dell' impatto ambientale. Tra i costi, oltre a quelli economici, ci sono dei costi ambientali sul territorio locale che, in ogni caso, ci portano a un valore di rapporto costi benefici vantaggiosi alla costruzione della diga: questa considerazione favorevole va a tutte e tre le soluzioni costruttive oggetto della discussione". Rosa Frignola, Direttore RFI : "Genova è inserita nel corridoio Reno-Alpi, uno dei quattro corridoi che attraversano l' Italia; essi rappresentano l' ossatura della rete infrastrutturale ferroviaria del Paese e servono a spingere sul trasferimento modale dalla gomma al ferro. Il corridoio ligure parte dal porto di Genova, sale verso Alessandria e Milano e prende i corridoi del Gottardo verso la Svizzera e da qui in Germania e verso il nord Europa. Rfi sta investendo in modo importante lungo queste linee ferroviarie, aspetto indispensabile per favorire il sopracitato shift modale. Dobbiamo intervenire sulla capacità e sulla prestazione delle linee (per esempio attraverso le gallerie di base, come quella del Terzo Valico). Dobbiamo poi favorire la fruibilità delle linee ai treni lunghi fino a 750 metri e con sagome a +80, con container fino a 4 metri. Dobbiamo agire anche sulla portata del peso assiale, con merci pesanti fino a 22,5 tonnellate

per asse. Gli investimenti vengono poi concentrati sugli impianti di primo e ultimo miglio, sia dei porti che degli interporti, e poi stiamo procedendo all' attrezzaggio della rete nazionale ai sistemi Ertms, per rendere non necessari i cambi di locomotore. Sul territorio genovese, in particolare, stiamo lavorando sul Terzo Valico (più di 50 km di nuova linea attraverso



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

due gallerie che eliminano il vincolo di pendenza che insiste sulle attuali linee storiche) a cui si aggiungono gli interventi per adeguare le linee fino dentro i terminal di Voltri-Pra', Genova Campasso e nel bacino di Genova. Su Pra' stiamo incrementando il numero dei binari (recentemente portati da 4 a 6) e presto interverremo sul modulo per ottenere i treni da 750 metri; poi c'è il collegamento tra il parco Rugna e il Bettolo con il terzo Valico. Altro potenziamento riguardo il parco Fuori Muro, parco ferroviario manovrato con scambi a mano: l'intervento che ci apprestiamo a fare porterà alla rivisitazione del parco, con nove binari, di cui sette strutturati a modulo per i treni da 750 metri, così potremo gestire la formazione dei treni all'interno del bacino storico del porto con maggiore efficacia". Laura Ghio, Dirigente Servizio Pianificazione, processi portuali e innovazione - AdSP del Mar Ligure Occidentale : "L'accessibilità stradale è un'opera accessoria alla diga di fondamentale importanza. L'arrivo e la partenza dei mezzi pesanti è un tema di assoluto rilievo, viste anche le caratteristiche orografiche della città: per questo l'Autorità di sistema ha concentrato molto la propria attenzione anche sulla componente stradale, con un forte intervento sul bacino di Sampierdarena, partito dallo studio dei flussi stradali che interessano lo scalo. Abbiamo adottato approcci moderni per ottenere risposte oggettive su cui fondare le nostre scelte e i nostri interventi. La vera scommessa del futuro, ragionando in prospettiva, è accettare la sfida imposta dal trasferimento modale sulla ferrovia: questo ci consentirà di penetrare i mercati in modo efficiente e ambientalmente sostenibile. In totale abbiamo valutato i flussi giornalieri diretti al porto in 10.950 veicoli leggeri e 7.050 veicoli pesanti a cui aggiungere 3.470 accessi pedonali: i lavori già appaltati prevedono una serie di lavori fondamentali per la gestione del traffico stradale (sopraelevata portuale, autoparco, adeguamento varchi, chiusura varco Etiopia e suo spostamento in quota e messa in esercizio del varco di via Milano); c'è poi un intervento organizzativo e di digitalizzazione per dare sostegno alle merci con adeguati strumenti che serviranno a efficientare i flussi. Per il futuro ipotizziamo una crescita del traffico stradale, a regime, stimata tra i 4.500-5.000 mezzi giorno, ma contiamo che gli interventi messi in campo consentano, e i test modellistici ci danno ragione, di minimizzarne l'impatto sul territorio". Approfondimenti Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public' 1876, la diga del duca De Ferrari: un regalo a Genova da venti milioni Nuova diga, nel secondo dibattito focus sullo sviluppo economico La diga della città e non dei terminalisti litigiosi Diga, stasera il secondo appuntamento con il dibattito pubblico.

Sansa «A Primocanale altri 61.000 euro dal porto dell' amico di Toti»

Il consigliere regionale la chiama "Teletoti"

Genova. Scrive il consigliere regionale d' opposizione, Ferruccio Sansa : « Altri 61mila euro a Primocanale. Anche stavolta arrivano dal Porto di Genova, guidato da **Paolo Emilio Signorini**, fedelissimo di Giovanni Toti. I contratti degli enti pubblici con l' emittente privata non si contano più. La novità è contenuta in un decreto firmato il 13 gennaio e che forse qualcuno sperava passasse inosservato». «Di che cosa si tratta questa volta? - si chiede l' ex candidato alla presidenza regionale -Si procede, è scritto nel documento, "all' affidamento del servizio di produzione e diffusione dibattito pubblico nuova diga foranea del Porto di Genova a favore della società Errenova spa (della galassia Primocanale, ndr) per l' importo di 50mila euro più Iva". Totale 61mila euro. Insomma, anche il dibattito sulla diga del porto sarà organizzato e seguito dalla televisione dell' ex senatore Maurizio Rossi. Ma perché non fare una gara? Lo spiega lo stesso decreto: "Considerato che l' importo in oggetto è inferiore a 75mila euro deve procedersi mediante affidamento diretto". Già, affidamento diretto, come più di 40 volte negli oltre 50 contratti stipulati negli ultimi anni da Liguria Digitale - una società in house della Regione - sempre con le società di Primocanale». «La serie di affidamenti alla tv privata non si ferma - aggiunge Sansa - A appena un mese fa avevamo dato la notizia che il 30 novembre scorso lo stesso Porto di Genova aveva deciso di stipulare un contratto per tre eventi informativi virtuali. Spesa: 21mila euro più Iva. Totale 25.620 euro. Oltre 8mila euro per ogni serata. Nello stesso periodo altri 40mila euro erano arrivati a Primocanale dalla galassia della Regione per la copertura della manifestazione Orientamenti. Se non bastasse, la Regione di Toti e il Comune di Marco Bucci hanno affidato all' emittente anche il Capodanno di Genova. In tutto, in meno di due mesi, fanno almeno 127mila euro. Pubblici, ovviamente. Ma guai a chi si azzarda a chiamarla Teletoti».



Porto di Genova, Vianello: "Ente Bacini non inquina e deve restare pubblico"

di Matteo Cantile venerdì 15 gennaio 2021 Il presidente di Ente Bacini Mauro Vianello in una intervista esclusiva a Primocanale parla a 360 gradi del porto di Genova, del futuro delle riparazioni navali e degli obiettivi futuri. GENOVA -

"Le riparazioni navali devono restare al loro posto, non ci sono altri spazi. Genova deve decidere se vuole difendere o rinunciare a 3mila posti di lavoro"

così in un' intervista esclusiva a Primocanale Mauro Vianello , da pochi mesi presidente di Ente Bacini . Il futuro del porto, la necessità di allargare gli spazi, le riparazioni navali e il loro futuro, il lavoro, la nuova diga foranea, sono numerosi i temi affrontati da Vianello nel corso dell' intervista. Per il numero uno di Ente Bacini non esiste un problema di inquinamento causato dalle lavorazioni che vengono svolte in porto dalla sua società come sostengono

alcuni comitati cittadini. "Qui le condizioni di sicurezza ci sono tutte. Sarà nostra cura continuare ad averle e fare delle proposte affinché vengano fatte delle migliorie" spiega Vianello che allontana la possibilità che i moli dedicati alle riparazioni navali trovino nuova collocazione in punti più distanti dalla città.

Presidente Vianello, qual è la situazione di Ente Bacini? "Lavoriamo, andiamo avanti bene, problemi non ce ne sono, come personale impiegato siamo intorno alle 3mila persone. Da noi ci sono yacht , navi militari, qualsiasi nave viene qui e può fare i lavori. Abbiamo presentato un piano di investimento. C' è la questione della privatizzazione, se questa verrà attuata ci penseranno i privati se invece non viene attuata sarà Ente Bacini che vedrà cosa c' è da fare". Qual è la sua posizione su questo tema?

"Se dovessi dire la mia, io sono perché resti pubblico, ma non è detto. A volte il privato funziona bene, come a Marsiglia ad esempio. Per il porto di Genova sarebbe meglio restassero pubblici, ma è l' **Autorità portuale** che deve decidere. C' è bisogno di una mediazione tra diversi interessi, ci sono tante situazioni che sono conflittuali e che vanno mediate". Ci sono alcuni comitati cittadini che si oppongono alle lavorazioni per questioni di inquinamento.

"Qui le condizioni di sicurezza ci sono tutte. Sarà nostra cura continuare ad averle e fare delle proposte affinché vengano fatte delle migliorie. Il porto e la città sono una cosa unica". La possibilità di ricollocare le riparazioni navali in luoghi più lontani dalla città è un' ipotesi percorribile?

"E' praticamente impossibile. Significa rinunciare a 3mila posti di lavoro, se la città di Genova se lo può permettere decideranno, ma non credo (se lo possa permettere ndr)". C' è anche il discorso della copertura del bacino 1 e dell' incidente dello yacht Nero del settembre 2019. "E' una problematica che si è creata, ci sono delle situazioni in corso, il ritardo sarà sicuramente recuperato ma non so dire quando si inizierà il lavoro". Da poco il presidente dell' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini ha ottenuto il rinnovo della sua carica. Che giudizio dà al lavoro svolto da presidente?

"E' un rinnovo meritato, è uno dei migliori presidenti che ha avuto il porto, ha lavorato benissimo, ha mediato tutta la partita con la Compagnia Unica". L' instabilità romana con il governo che fa la conta dei numeri è un problema? "Dal nostro punto di vista cambia poco, non è da Roma che arrivano le soluzioni per il porto di Genova". Il porto sta cambiando pelle, ci sono tanti nuovi operatori, ci sono operazioni di fusioni tra terminalisti, cosa ne pensa? "Tutto quello che porta innovazione è utile al porto di Genova. Il lavoro è la cosa più importante di cui abbiamo bisogno a Genova. Nei prossimi 4-5 anni abbiamo da fare una serie di investimenti che riguardano tombamenti, la costruzione di nuovi moli, tanti aspetti che mirano a mantenere lo stato esistente e guardano al futuro. Abbiamo bisogno di spazi. Sicuramente andiamo ad aumentare il personale non a diminuirlo. I bacini sono pieni, quindi stanno funzionando, serve continuità e stabilità". Nel porto di Genova è in corso

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline is "Porto di Genova, Vianello: 'Ente Bacini non inquina e deve restare pubblico'". Below the headline, there is a sub-headline: "Il presidente della società a Primocanale fa il punto sulla situazione". The article text is partially visible, starting with "Il presidente di Ente Bacini Mauro Vianello in una intervista esclusiva a Primocanale parla a 360 gradi del porto di Genova, del futuro delle riparazioni navali e degli obiettivi futuri." There are also several small advertisements on the right side of the page, including one for "100 ANNI DI BANDIERA ROSSA" and another for "GRIF HOUSE".

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

il dibattito pubblico sulla nuova diga foranea. Qual è la sua opinione? "E' un' opera essenziale per il porto di Genova. Cambia completamente la visuale del porto. E' un' opera necessaria e per tutti i genovesi questa è una cosa acclarata. La cittadinanza è sicuramente favorevole a un' opera che serve allo sviluppo del porto". Quale sarà l' impatto della nuova diga su Ente Bacini? "E' fondamentale perché allarga gli spazi sia per la nautica professionale sia per le riparazioni navali. Noi abbiamo un pontile che tutte le volte che passa una nave di grandi dimensioni inibisce il nostro ormeggio. Quindi di fatto ci leva la possibilità di fare dei lavori che sarebbero fondamentali. La diga allargando gli spazi ci permette di avere maggiori occasioni di lavoro". Approfondimenti Scuole superiori, il 7 gennaio si riparte a met: a Genova pronto il piano trasporti La statua della Madonna di Loreto in aeroporto fino al 21 gennaio Covid, nella piazzetta di Portofino arriva l' ape-bar: oltre 200 gli operai al lavoro nel borgo Nuovo Dpcm, da zone bianche al divieto di asporto dopo le 18: le misure in arrivo.

Idee innovative per economia circolare, un contest supportato dall' Adsl mar Ligure Orientale

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale supporta, come partner del progetto Impatti-no (IMpianti Portuali trAnsfrentalieri di gestIone dei rifiuTI Navali e pOrtuali), l' iniziativa della Camera di Commercio Maremma e Tirreno relativa al contest 'Circular Ports' - Impatti-no. Il contest ha come obiettivo quello di premiare idee innovative in tema di economia circolare rigenerativa, in particolare per progetti di gestione dei rifiuti più comunemente generati in ambito **portuale**: rifiuti da imballaggio, rifiuti biodegradabili, acque di lavaggio delle cisterne, oli esausti ecc. Il contest fa parte di un progetto finanziato dal Programma di Cooperazione territoriale Interreg Italia-Francia Marittimo 2014/2020, denominato Impatti-no. I partner coinvolti insieme all' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e alla Camera di Commercio Maremma e Tirreno sono l' Università degli Studi di Cagliari (capofila), le **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Ligure Occidentale, la CCI Haute Corse e la CCI Var. Il progetto vuole sviluppare una catena di valore che preveda il trattamento degli scarti attraverso operazioni di riciclo o di recupero energetico: un ciclo virtuoso che proteggerebbe l' ambiente, e in particolare le acque marine, dalle sostanze inquinanti e otterrebbe materie in grado di produrre valore, nell' ottica del riuso in ambito **portuale** ed urbano. Il contest si propone di valorizzare e sostenere progetti imprenditoriali che, dopo la fase dell' idea, si facciano impresa; e dare spazio alla creatività dei più giovani, coinvolgendo le scuole superiori. I premi per il territorio ligure sono tre del valore di 4mila euro ciascuno per la categoria 'persone fisiche' (singoli o gruppi che vogliono avviare un' attività di impresa e che la attivino entro il mese di aprile 2021); due del valore di 2 mila euro ciascuno per la categoria 'istituti scolastici'. Le idee dovranno prevedere attività da realizzarsi entro l' area di cooperazione transfrontaliera del Progetto. Tra i criteri-guida per la valutazione dei progetti in gara figurano l' impatto 'circolare', l' innovatività intesa come sviluppo di nuovi processi produttivi, logistici ed organizzativi, e l' utilizzo di tecnologie 4.0; la fattibilità del progetto e le prospettive di mercato; la replicabilità e la dimensione multi stakeholder, cioè il numero di collaborazioni attivabili per realizzare l' idea. Bando e modulistica qui.



L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale supporta, come partner del progetto Impatti-no (IMpianti Portuali trAnsfrentalieri di gestIone dei rifiuTI Navali e pOrtuali), l'iniziativa della Camera di Commercio Maremma e Tirreno relativa al contest "Circular Ports" - Impatti-no.

Il contest ha come obiettivo quello di premiare idee innovative in tema di economia circolare rigenerativa, in particolare per progetti di gestione dei rifiuti più comunemente generati in ambito portuale: rifiuti da imballaggio, rifiuti biodegradabili, acque di lavaggio delle cisterne, oli esausti ecc.

Il contest fa parte di un progetto finanziato dal Programma di Cooperazione territoriale Interreg Italia-Francia Marittimo 2014/2020, denominato Impatti-no. I partner coinvolti insieme all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure

Informare

Genova, Voltri

In calo il tasso di incidentalità al container terminal genovese di PSA Genova Pra'

Nel 2020 è risultato il più basso di sempre PSA Genova Pra', la società che gestisce il principale container terminal del porto di Genova, ha reso noto che nel 2020 il numero di incidenti avvenuti nelle sue aree è stato il più basso di sempre, con un indice LTIF1, parametro comunemente utilizzato per misurare l'andamento degli incidenti, che si è attestato a 6,5, con una diminuzione del 46% rispetto all'anno scorso. L'azienda ha precisato che anche la gravità degli incidenti avvenuti nel 2020 è stata inferiore rispetto agli anni precedenti.

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

15 gennaio 2021

In calo il tasso di incidentalità al container terminal genovese di PSA Genova Pra'

Nel 2020 è risultato il più basso di sempre

PSA Genova Pra', la società che gestisce il principale container terminal del porto di Genova, ha reso noto che nel 2020 il numero di incidenti avvenuti nelle sue aree è stato il più basso di sempre, con un indice LTIF1, parametro comunemente utilizzato per misurare l'andamento degli incidenti, che si è attestato a 6,5, con una diminuzione del 46% rispetto all'anno scorso. L'azienda ha precisato che anche la gravità degli incidenti avvenuti nel 2020 è stata inferiore rispetto agli anni precedenti.

andamento LTIF1

Anno	LTIF1
2013	47,00
2014	35,34
2015	30,04
2016	15,90
2017	27,89
2018	24,91
2019	12,0
2020	6,5

WEB

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
O Altre destinazioni	15 - [set -]	16 - [jan -]	Cerca
	2021 -	2021 -	

Indice • Prima pagina • Indice notizie

PSA GENOVA - Piazza Martini 1/1 - 16123 Genova - ITALIA
tel. 010.2483122, fax: 010.2516768, e-mail

Migliorata la sicurezza al PSA Genova Pra'

Nel 2020 il numero di incidenti più basso di sempre

Redazione

GENOVA Migliorata ulteriormente la sicurezza al al terminal PSA Genova Pra' durante il 2020. Per tutto lo scorso anno, infatti, il numero di incidenti al terminal PSA Genova Pra' (PSAGP) è stato il più basso di sempre. L'indice LTIF, un parametro comunemente utilizzato per misurare l'andamento degli incidenti, si è attestato a 6,5, con una diminuzione del 46% rispetto all'anno scorso. Anche la gravità degli incidenti avvenuti nel 2020 è stata inferiore rispetto agli anni precedenti. Ricordiamo che l'indice LTIF (Lost Time Injury Frequency) misura il numero di infortuni verificatisi ogni milione di ore lavorate da tutto il personale che opera nel terminal. Il grafico sottostante mostra come l'andamento LTIF in PSAGP sia costantemente diminuito a partire dal 2013 anno in cui questo indicatore chiave di performance (KPI) è stato introdotto per tutto il personale interno ed esterno operante nel terminal. Il raggiungimento di questo risultato significativo è stato possibile grazie ai continui investimenti che PSA negli anni ha effettuato per migliorare sia la qualità dei mezzi operativi del terminal sia l'ambiente di lavoro. È però anche il risultato di numerose iniziative di prevenzione quali la formazione del personale, gli eventi pubblici sulla sicurezza, il dialogo costante con i lavoratori e i loro rappresentanti, i forum di discussione, costantemente promossi per cambiare e migliorare la cultura della sicurezza all'interno dell'intera comunità portuale. Perché è noto che la vera Sicurezza sia sul lavoro sia nella vita privata si basa sul comportamento di ciascun individuo per la propria salvaguardia, quella dei suoi colleghi e di tutti coloro che gli stanno accanto. Vorremmo quindi cogliere l'occasione per ringraziare il nostro personale, le organizzazioni sindacali e l'intera comunità portuale per l'impegno e la collaborazione nel rendere il nostro porto un luogo di lavoro sempre più sicuro. Continueremo a lavorare con tutte le parti interessate per ridurre ulteriormente i numeri di LTIF. Alla luce di questi incoraggianti risultati e sulla base degli accordi sindacali esistenti, a febbraio 2021 tutto il personale sarà premiato con un bonus di 100 euro, da spendere sul portale del welfare aziendale.

The screenshot shows the top part of a news article on the 'Messaggero Marittimo' website. The header includes the site logo, navigation links (MAGAZINE, LOGISTICA, PORTI, ALTROITALIAPORTI), and a search bar. The main headline reads 'Migliorata la sicurezza al PSA Genova Pra'' with a sub-headline 'Nel 2020 il numero di incidenti più basso di sempre'. Below the headline is a photograph of a large container ship docked at a port terminal with cranes. A small graphic below the photo shows a bar chart with the text 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN'.

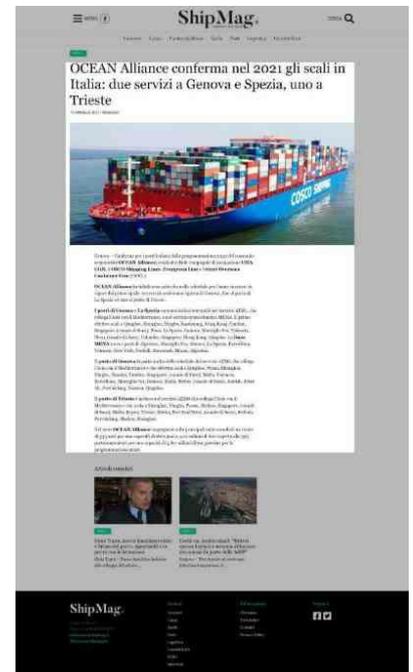
PSA Genova Prà, Sicurezza: migliorano i dati nel 2020

Genova, 15 gennaio 2021 - Per tutto il 2020, il numero di incidenti al terminal PSA **Genova** Prà (PSAGP) è stato il più basso di sempre. L'indice LTIF, un parametro comunemente utilizzato per misurare l'andamento degli incidenti, si è attestato a 6,5, con una diminuzione del 46% rispetto all'anno scorso. Anche la gravità degli incidenti avvenuti nel 2020 è stata inferiore rispetto agli anni precedenti. Il grafico sottostante mostra come l'andamento LTIF in PSAGP sia costantemente diminuito a partire dal 2013 - anno in cui questo indicatore chiave di performance (KPI) è stato introdotto per tutto il personale interno ed esterno operante nel terminal. Il raggiungimento di questo risultato significativo è stato possibile grazie ai continui investimenti che PSA negli anni ha effettuato per migliorare sia la qualità dei mezzi operativi del terminal sia l'ambiente di lavoro. È però anche il risultato di numerose iniziative di prevenzione quali la formazione del personale, gli eventi pubblici sulla sicurezza, il dialogo costante con i lavoratori e i loro rappresentanti, i forum di discussione, costantemente promossi per cambiare e migliorare la cultura della sicurezza all'interno dell'intera comunità portuale. Perché è noto che la vera Sicurezza - sia sul lavoro sia nella vita privata - si basa sul comportamento di ciascun individuo per la propria salvaguardia, quella dei suoi colleghi e di tutti coloro che gli stanno accanto. Vorremmo quindi cogliere l'occasione per ringraziare il nostro personale, le organizzazioni sindacali e l'intera comunità portuale per l'impegno e la collaborazione nel rendere il nostro **porto** un luogo di lavoro sempre più sicuro. Continueremo a lavorare con tutte le parti interessate per ridurre ulteriormente i numeri di LTIF. Alla luce di questi incoraggianti risultati e sulla base degli accordi sindacali esistenti, a febbraio 2021 tutto il personale sarà premiato con un bonus di 100 euro, da spendere sul portale del welfare aziendale. PSA **Genova** Prà, precedentemente conosciuto come Voltri Terminal Europa, PSA **Genova** Prà è il maggior terminal contenitori del Nord Tirreno e del **porto** di **Genova**, con una quota di circa il 60% dei contenitori movimentati nell'intero **porto**. Grazie a un organico di circa 660 dipendenti e ai continui investimenti in innovazione, attualmente il Terminal PSA **Genova** Pra' può servire contemporaneamente tre meganavi portacontainer di capacità 20.000 TEUs ciascuna, accogliere oltre 1.500 TEUs reefer, movimentare 120 treni a settimana e servire 2.400 camion al giorno. Dalla data dell'acquisizione del Terminal nel 1998, il gruppo PSA International ha investito per la sua crescita e sviluppo circa 600 milioni di euro. PSA International è uno dei principali operatori terminalistici mondiali; ha partecipazioni in 40 terminal portuali in Asia, Europa e Americhe, con quartier generale a Singapore e Anversa. PSA è costantemente impegnata, in stretta collaborazione con le Compagnie di Navigazione, nella crescita della propria rete portuale per diventare il principale operatore di riferimento per la comunità portuale a livello mondiale. Avvalendosi dei migliori talenti del settore, PSA International offre ai propri clienti servizi affidabili e di altissima qualità, instaurando con tutti i propri interlocutori rapporti di reciproca crescita. Scelto come migliore operatore tra tutti i principali porti mondiali, PSA è di fatto l'operatore portuale numero uno al mondo.



OCEAN Alliance conferma nel 2021 gli scali in Italia: due servizi a Genova e Spezia, uno a Trieste

Genova Conferme per i porti italiani dalla programmazione 2021 del consorzio armatoriale OCEAN Alliance, costituito dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line (OOCL). OCEAN Alliance ha infatti reso noto che nelle schedule per l'anno in corso, in vigore dal primo aprile, tre servizi scaleranno i porto di Genova, due al porto di La Spezia ed uno al porto di Trieste. I porti di Genova e La Spezia saranno inclusi entrambi nel servizio AEM1, che collega l'Asia con il Mediterraneo, e nel servizio transatlantico MENA. Il primo effettua scali a Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Pireo, La Spezia, Genova, Marsiglia Fos, Valencia, Pireo, (canale di Suez), Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao. La linea MENA tocca i porti di Algeciras, Marsiglia Fos, Genova, La Spezia, Barcellona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras. Il porto di Genova fa parte anche delle schedule del servizio AEM2 che collega l'Asia con il Mediterraneo e che effettua scali a Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Malta, Valencia, Barcellona, Marsiglia Fos, Genova, Malta, Beirut, (canale di Suez), Jeddah, Jebel Ali, Port Kelang, Xiamen, Qingdao. Il porto di Trieste è incluso nel servizio AEM6 che collega l'Asia con il Mediterraneo e che scala a Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, (canale di Suez), Malta, Koper, Trieste, Rijeka, Port Said West, (canale di Suez), Jeddah, Port Kelang, Shekou, Shanghai. Nel 2021 OCEAN Alliance impiegherà sulle principali rotte mondiali un totale di 333 navi per una capacità di stiva pari a 4,10 milioni di teu rispetto alle 325 portacontenitori per una capacità di 3,80 milioni di teu previste per la programmazione 2020



Shipping Italy

Genova, Voltri

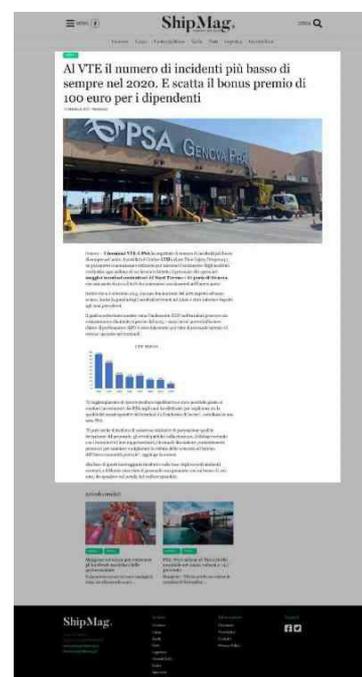
I porti di Genova, Spezia e Trieste confermati nella programmazione 2021 di Ocean Alliance

Il consorzio armatoriale Ocean Alliance (di cui fanno parte Cosco, Cma Cgm, Oocl ed Evergreen) ha rivelato la programmazione 2021 delle proprie linee per il trasporto di container confermando per i porti italiani gli stessi collegamenti. Il nuovo programma del network prende avvio come ogni anno dal mese di aprile. I porti di Genova e La Spezia saranno scalati entrambe dal servizio AEM1 che collega Asia e Mediterraneo e dal servizio transatlantico Mena. Il primo effettua scali a Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Pireo, La Spezia, Genova, Marsiglia Fos, Valencia, Pireo, (canale di Suez), Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao. La linea Mena scala invece Algeciras, Marsiglia Fos, Genova, La Spezia, Barcellona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras. Il capoluogo ligure è poi incluso anche nel servizio ribattezzato AEM2 che collega sempre Asia e Mediterraneo toccando i porti di Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Malta, Valencia, Barcellona, Marsiglia Fos, Genova, Malta, Beirut, (canale di Suez), Jeddah, Jebel Ali, Port Kelang, Xiamen, Qingdao. Il porto di Trieste rimarrà anch'esso nella rotazione della linea AEM6 che collega Asia e Alto Adriatico scalando a Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, (canale di Suez), Malta, Koper, Trieste, Rijeka, Port Said West, (canale di Suez), Jeddah, Port Kelang, Shekou, Shanghai. Rimane ancora escluso dunque il porto di Venezia Marghera. Da aprile e per i successivi dodici mesi Ocean Alliance impiegherà sulle principali rotte mondiali un totale di 333 navi per una capacità di stiva pari a 4,10 milioni di Teu, un numero superiore rispetto alle 325 portacontainer per una capacità di 3,80 milioni di teu previste nella programmazione 2020.



Al VTE il numero di incidenti più basso di sempre nel 2020. E scatta il bonus premio di 100 euro per i dipendenti

Genova Il terminal VTE di PSA ha registrato il numero di incidenti più basso di sempre nel 2020. A stabilirlo è l'indice LTIF1 (Lost Time Injury Frequency), un parametro comunemente utilizzato per misurare l'andamento degli incidenti verificatisi ogni milione di ore lavorate da tutto il personale che opera nel maggior terminal contenitori del Nord Tirreno e del porto di Genova, con una quota di circa il 60% dei contenitori movimentati nell'intero porto. Indice che si è attestato a 6,5, con una diminuzione del 46% rispetto all'anno scorso. Anche la gravità degli incidenti avvenuti nel 2020 è stata inferiore rispetto agli anni precedenti. Il grafico sottostante mostra come l'andamento LTIF nel terminal genovese sia costantemente diminuito a partire dal 2013 anno in cui questo indicatore chiave di performance (KPI) è stato introdotto per tutto il personale interno ed esterno operante nel terminal. Il raggiungimento di questo risultato significativo è stato possibile grazie ai continui investimenti che PSA negli anni ha effettuato per migliorare sia la qualità dei mezzi operativi del terminal sia l'ambiente di lavoro, sottolinea in una nota PSA. È però anche il risultato di numerose iniziative di prevenzione quali la formazione del personale, gli eventi pubblici sulla sicurezza, il dialogo costante con i lavoratori e i loro rappresentanti, i forum di discussione, costantemente promossi per cambiare e migliorare la cultura della sicurezza all'interno dell'intera comunità portuale, aggiunge la società. Alla luce di questi incoraggianti risultati e sulla base degli accordi sindacali esistenti, a febbraio 2021 tutto il personale sarà premiato con un bonus di 100 euro, da spendere sul portale del welfare aziendale.



Autostrade: "In Liguria cantieri fino a giugno, tregua in estate". Ma il Mit diserta il tavolo

Le associazioni di categoria: "Vogliamo essere coinvolti nei tavoli in prefettura". Benveduti: "De Micheli pensa a salvare il posto"

Genova. È stato il ministero dei Trasporti il grande assente al tavolo della logistica convocato questa mattina in videoconferenza dall'assessore regionale Andrea Benveduti dopo l'allarme generato dall'apertura del maxi cantiere in A7, poi rinviato a febbraio. Presenti il direttore del primo tronco di Autostrade Mirko Nanni, l'assessore comunale Stefano Garassino, il segretario della Camera di commercio Maurizio Caviglia, un funzionario dell'**Autorità portuale** e i rappresentanti delle associazioni di categoria che hanno chiesto di essere coinvolti ai comitati in prefettura dove si decide la programmazione dei lavori. Autostrade intanto ha colto l'occasione per illustrare la programmazione dei prossimi cantieri, che fanno parte di due filoni: quelli compresi nella messa in sicurezza complessiva della rete su spinta del Mit, "per i quali la scelta è stata quella di prediligere interventi non provvisori ma definitivi, anche se più impattanti ma proprio per allungare il ciclo di vita delle opere, e quelli di ammodernamento e adeguamento obbligatorio alle più recenti normative (nazionali ed europee), che indicano a tutte le concessionarie gli aggiornamenti necessari e dettano le scadenze obbligatorie. "Durante la riunione - riferisce la società in una nota - è stato anche condiviso lo sforzo di Aspi nel concentrare la programmazione nei mesi da qui a giugno con l'obiettivo di lasciare libera la viabilità durante i mesi estivi, nonostante le inevitabili difficoltà legate alla sospensione necessaria delle lavorazioni in caso di allerta meteo e sfruttando al massimo i periodi di limitazioni al traffico imposte dai Dpcm anti Covid, come accaduto, per esempio, durante le festività natalizie". "Prendiamo atto che, in un tavolo così importante in cui operatori e istituzioni volevano avere informazioni e impegni precisi sul futuro, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non si sia ancora una volta presentato - ha detto l'assessore al termine dell'incontro - Evidentemente la preoccupazione del ministro De Micheli, in queste drammatiche giornate, è concentrata sul mantenimento del proprio posto di lavoro". "Il nostro interesse economico deve entrare nel Cov ed essere un elemento di peso per la definizione dei cantieri - interviene Massimo Tagnochetti, coordinatore ligure di Transportunito - L'impressione è che Aspi la faccia da padrona, è dall'inizio del dicembre 2019 che è così, bisogna trovare una soluzione. Ad oggi risultano già programmati cantieri fino a giugno, non si può continuare a tamponare". E poi c'è il capitolo ristori, che il ministero aveva promesso e che non sono mai arrivati per l'emergenza viabilità della scorsa estate: "Ogni volta che le autostrade si bloccano - spiega Tagnochetti - perdiamo un milione di euro al giorno". "Continuiamo ad assistere a una gestione autoreferenziale dei lavori autostradali, che non prevede la condivisione nella programmazione delle parti economiche direttamente coinvolte, nonostante gli impegni presi dal ministro la scorsa estate con il comitato Salviamo Genova e la Liguria. Per questo motivo - aggiunge Benveduti -, assieme all'assessore Garassino chiederemo ufficialmente alla Prefettura di aprire alle controparti economiche il tavolo del Cov. L'obiettivo dev'essere ottenere una programmazione che auspicabilmente copra un periodo di tempo molto lungo (almeno un anno, con regolare verifica periodica) e che sia frutto di una coerente e onesta mediazione tra oggettivi vincoli tecnici e indispensabili attenzioni al mondo dell'impresa e del lavoro. Non è più accettabile continuare a scaricare rischi e costi sulle nostre attività imprenditoriali".



L' incontro

Spezia, gli operatori da Sommariva "Spingere su infrastrutture e digitale"

Primo incontro ufficiale fra il nuovo presidente dell' **autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva e i rappresentanti della comunità **portuale**. Subito in primo piano i nodi cruciali dello scalo e del retroporto per una delle realtà più dinamiche della scena nazionale, protagonista sia sul fronte dei container, sia su quello dei passeggeri, con il nuovo terminal gestito dalle compagnie armatoriali Costa, Msc e Royal che sarà il fulcro su cui impostare la ripartenza, ovviamente non appena sarà possibile. A rappresentare la comunità **portuale** spezzina, Giorgio Bucchioni per gli agenti marittimi, Andrea Fontana per gli spedizionieri, Bruno Pisano per i doganalisti e il segretario generale delle associazioni Salvatore Avena. Di fronte a loro Mario Sommariva, alla guida da poche settimane dell' authority che lega due regioni (Liguria e Toscana con Spezia e Marina di Carrara) e 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 del retroporto. Il confronto si è focalizzato soprattutto sullo stato di avanzamento del piano regolatore **portuale** e sugli investimenti pubblici e privati a sostegno della funzione mercantile e di quella crocieristica. Dalle infrastrutture, tra cui ovviamente la Pontremolese ma anche la rete ferroviaria di prossimità, al traffico su rotaia, fino alla necessità di continuare a potenziare la digitalizzazione e l' informatizzazione, il confronto ha messo a punto una prima verifica sullo stato dell' arte e sulle strategie. « Sulle questioni di natura prettamente politico istituzionale - spiega una nota degli operatori - 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 del 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». - (n.b.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il 5 febbraio via alle crociere

La nave Costa Deliziosa toccherà anche la Spezia

L.IV.

La Spezia Sarà Costa Deliziosa la prima nave da crociera che farà tappa in questo 2021 nel porto della Spezia. Venerdì 5 febbraio è atteso l'arrivo della "nave delle delizie", che proporrà gli stessi mini itinerari che erano previsti per Costa Smeralda. Tre giorni tra La Spezia, Savona e Civitavecchia, o quattro toccando Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari. Con la possibilità di non spezzare la vacanza, ma di rimanere a bordo per 7 giorni di navigazione. Il nuovo decreto, in vigore da domani, sancisce la ripartenza del settore. Seppur con limitazioni e misure anticontagio. L'ammiraglia a gnl intanto, Costa Smeralda, resterà ai box, avendo una capienza passeggeri troppo grande rispetto alle richieste previste per questo periodo. E anche perché, secondo quanto si è sussurrato nei giorni scorsi, potrebbe essere la nave "bolla" utilizzata per ospiti e pubblico del Festival di Sanremo. Deliziosa ha un terzo della capienza passeggeri, 2826, e un numero di cabine pari a 1130. Oltre a ristoranti, piscine, cinema 4D e centri benessere. Sarà in banchina alla Spezia ogni venerdì, con il terminal che si occuperà di sbarchi e imbarchi. Valgono le regole che sono già state applicate lo scorso autunno, quando il settore tentò una timida ripartenza. Tamponi rapidi all'imbarco, sia per i membri dell'equipaggio sia per i turisti, controlli serrati e misurazione della temperatura, sanificazioni. Sono previsti solo tour organizzati direttamente dalla compagnia. --L.IV.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

L' iniziativa

Recuperare e riciclare gli scarti portuali, bandito un concorso

L.IV.

La Spezia Idee per recuperare gli scarti in ambito **portuale** e riutilizzarli, riciclandoli o per la produzione di nuova energia. È quello che cerca il concorso "Circular Ports", che rientra nel progetto Impatti-No della Camera di Commercio Maremma e Tirreno di cui è partner anche l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. L' obiettivo è premiare progetti innovativi sull' economia circolare rigenerativa, dando nuova vita a rifiuti da imballaggio e biodegradabili, recuperando e riutilizzando in ambito **portuale** o urbano acque di lavaggio cisterne, oli esausti e non solo. Per la Liguria sono a disposizione tre premi per 4 mila euro ciascuno per la categoria persone fisiche, singoli o gruppi che vogliono avviare un' impresa entro aprile 2021, e due premi da 2 mila euro per la categoria istituti scolastici. I progetti verranno valutati in base a impatto "circolare", innovatività nei processi produttivi, logistici ed organizzativi, utilizzo di tecnologie 4.0, fattibilità, prospettive di mercato, replicabilità e la dimensione multi stakeholder. --L.Iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gestione dei rifiuti L' Authority di Spezia partecipa al contest

Per il territorio ligure decisi cinque premi per privati, imprese e istituti scolastici

LIGURIA Protezione delle acque marine, riciclo degli scarti, recupero energetico: l' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale supporta l' iniziativa promossa da Camera di Commercio Maremma e Tirreno 'Circular Ports' che ha come obiettivo quello di premiare idee innovative in tema di economia circolare rigenerativa, in particolare per progetti di gestione dei rifiuti più comunemente generati in ambito **portuale**. Il progetto vuole sviluppare una catena di valore che preveda il trattamento degli scarti attraverso operazioni di riciclo o di recupero energetico: un ciclo virtuoso che proteggerebbe l' ambiente, e in particolare le acque marine, dalle sostanze inquinanti e otterrebbe materie in grado di produrre valore, nell' ottica del riuso in ambito **portuale** ed urbano. La gara si propone anche di valorizzare e sostenere progetti imprenditoriali che, dopo la fase dell' idea, si facciano impresa, e di dare spazio alla creatività dei più giovani, coinvolgendo le scuole superiori. I premi per il territorio ligure sono tre del valore di 4mila euro ciascuno per la categoria 'persone fisiche' (singoli o gruppi che vogliono avviare un' attività di impresa e che la attivino entro il mese di aprile) e due del valore di 2mila euro ciascuno per la categoria 'istituti scolastici'. Tra i criteri-guida per la valutazione dei progetti figurano l' impatto circolare, l' innovatività intesa come sviluppo di nuovi processi produttivi, logistici ed organizzativi, e l' utilizzo di tecnologie 4.0; la fattibilità del progetto e le prospettive di mercato; il numero di collaborazioni attivabili per realizzare l' idea.



Porto Spezia partecipa a contest per gestione rifiuti

(ANSA) - LA SPEZIA, 15 GEN - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** supporta, come partner del progetto Impatti-No, l' iniziativa della Camera di Commercio Maremma e Tirreno relativa al contest "Circular Ports"- Impatti-No. Il contest ha come obiettivo quello di premiare idee innovative in tema di economia circolare rigenerativa, in particolare per progetti di gestione dei rifiuti generati in ambito **portuale**: rifiuti da imballaggio, rifiuti biodegradabili, acque di lavaggio delle cisterne, oli esausti. I partner coinvolti con l' Authority e Camera di Commercio Maremma e Tirreno sono l' Università degli Studi di Cagliari (capofila), le **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, del **Mar Ligure Occidentale**, la Cci Haute Corse e la Cci du Var. Il progetto vuole sviluppare una catena di valore che preveda il trattamento degli scarti attraverso operazioni di riciclo o di recupero energetico: un ciclo virtuoso che proteggerebbe l' ambiente, e in particolare le acque marine, dalle sostanze inquinanti e otterrebbe materie in grado di produrre valore, nell' ottica del riuso in ambito **portuale** e urbano. Il contest si propone di valorizzare e sostenere progetti imprenditoriali che, dopo l' idea si facciano impresa e dare spazio alla creatività dei più giovani, coinvolgendo le scuole superiori. I premi per il territorio **ligure** sono 3 del valore di 4 mila euro ciascuno per la categoria "persone fisiche" (singoli o gruppi che vogliono avviare un' attività di impresa e che la attivino entro il mese di aprile 2021) e due del valore di 2 mila euro ciascuno per la categoria "istituti scolastici". Le idee dovranno prevedere attività da realizzarsi entro l' area di cooperazione transfrontaliera del Progetto. (ANSA).



Città della Spezia

La Spezia

Protezione acque marine, riciclo scarti, recupero energetico: l'impegno dell'Autorità Portuale

Via del Molo supporta l'iniziativa promossa da Camera di Commercio Maremma e Tirreno "Circular Ports" - Impatti-NO. Premi ai futuri imprenditori e alle scuole per progetti innovativi

La Spezia - L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale supporta, come partner del progetto IMPATTI-NO, l' iniziativa della Camera di Commercio Maremma e Tirreno relativa al contest "Circular Ports" - IMPATTINO. Il contest ha come obiettivo quello di premiare idee innovative in tema di economia circolare rigenerativa, in particolare per progetti di gestione dei rifiuti più comunemente generati in ambito **portuale**: rifiuti da imballaggio, rifiuti biodegradabili, acque di lavaggio delle cisterne, oli esausti ecc. Il contest fa parte di un progetto finanziato dal Programma di Cooperazione territoriale Interreg Italia-Francia Marittimo 2014/2020, denominato IMPATTI-NO (IMpianti Portuali trAnsfrontalieri di gesTione dei rifiuTI Navali e pOrtuali). I partner coinvolti insieme all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale ed alla Camera di Commercio Maremma e Tirreno sono l' Università degli Studi di Cagliari (capofila), le **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Ligure Occidentale, la CCI Haute Corse e la CCI Var. Il progetto vuole sviluppare una catena di valore che preveda il trattamento degli scarti attraverso operazioni di riciclo o di recupero energetico: un ciclo virtuoso che proteggerebbe l' ambiente, e in particolare le acque marine, dalle sostanze inquinanti e otterrebbe materie in grado di produrre valore, nell' ottica del riuso in ambito **portuale** ed urbano. Il contest si propone di valorizzare e sostenere progetti imprenditoriali che, dopo la fase dell' idea, si facciano impresa; e dare spazio alla creatività dei più giovani, coinvolgendo le scuole superiori. I premi per il territorio ligure sono tre del valore di 4mila euro ciascuno per la categoria "persone fisiche" (singoli o gruppi che vogliono avviare un' attività di impresa e che la attivino entro il mese di aprile 2021); e due del valore di 2mila euro ciascuno per la categoria "istituti scolastici". Le idee dovranno prevedere attività da realizzarsi entro l' area di cooperazione transfrontaliera del Progetto. Tra i criteri-guida per la valutazione dei progetti in gara figurano l' impatto "circolare", l' innovatività intesa come sviluppo di nuovi processi produttivi, logistici ed organizzativi, e l' utilizzo di tecnologie 4.0; la fattibilità del progetto e le prospettive di mercato; la replicabilità e la dimensione multi stakeholder, cioè il numero di collaborazioni attivabili per realizzare l' idea. Bando e modulistica su https://www.lg.camcom.it/pagina2696_contest-circular-ports.html Venerdì 15 gennaio 2021 alle 09:21:17 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



AdSP Mar Ligure Orientale: premio a idee innovative per progetti di gestione dei rifiuti in ambito portuale

(FERPRESS) La Spezia, 15 GEN L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale supporta, come partner del progetto IMPATTI-NO, l'iniziativa della Camera di Commercio Maremma e Tirreno relativa al contest Circular Ports IMPATTINO. Il contest ha come obiettivo quello di premiare idee innovative in tema di economia circolare rigenerativa, in particolare per progetti di gestione dei rifiuti più comunemente generati in ambito portuale: rifiuti da imballaggio, rifiuti biodegradabili, acque di lavaggio delle cisterne, oli esausti ecc. Il contest fa parte di un progetto finanziato dal Programma di Cooperazione territoriale Interreg Italia-Francia Marittimo 2014/2020, denominato IMPATTI-NO (Impianti Portuali transfrontalieri di gestione dei rifiuti Navali e portuali). I partner coinvolti insieme all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ed alla Camera di Commercio Maremma e Tirreno sono l'Università degli Studi di Cagliari (capofila), le Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Ligure Occidentale, la CCI Haute Corse e la CCI Var. Il progetto vuole sviluppare una catena di valore che preveda il trattamento degli scarti attraverso operazioni di riciclo o di recupero energetico: un ciclo virtuoso che proteggerebbe l'ambiente, e in particolare le acque marine, dalle sostanze inquinanti e otterrebbe materie in grado di produrre valore, nell'ottica del riuso in ambito portuale ed urbano. Il contest si propone di valorizzare e sostenere progetti imprenditoriali che, dopo la fase dell'idea, si facciano impresa; e dare spazio alla creatività dei più giovani, coinvolgendo le scuole superiori. I premi per il territorio ligure sono tre del valore di 4mila euro ciascuno per la categoria persone fisiche (singoli o gruppi che vogliono avviare un'attività di impresa e che la attivino entro il mese di aprile 2021); e due del valore di 2mila euro ciascuno per la categoria istituti scolastici. Le idee dovranno prevedere attività da realizzarsi entro l'area di cooperazione transfrontaliera del Progetto. Tra i criteri-guida per la valutazione dei progetti in gara figurano l'impatto circolare, l'innovatività intesa come sviluppo di nuovi processi produttivi, logistici ed organizzativi, e l'utilizzo di tecnologie 4.0; la fattibilità del progetto e le prospettive di mercato; la replicabilità e la dimensione multi stakeholder, cioè il numero di collaborazioni attivabili per realizzare l'idea.



Informare

La Spezia

Concorso per l' identificazione e lo start up di idee innovative nel campo del riciclo e recupero dei rifiuti in ambito portuale

Iniziativa della Camera di Commercio Maremma e Tirreno con il supporto dell' AdSP **Ligure Orientale** La Camera di Commercio Maremma e Tirreno, con il supporto dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale**, ha istituito il contest "Circular Ports" - IMPATTI-NO, un concorso per l' identificazione e lo start up di idee innovative aventi per oggetto, nell' ottica di un' economia circolare rigenerativa, lo sviluppo di una catena di valore attraverso forme di allungamento della vita utile e/o innovazioni dei processi di riciclo e recupero energetico relativamente ai rifiuti più comunemente generati in ambito **portuale**: rifiuti da imballaggio, rifiuti biodegradabili, acque di lavaggio delle cisterne, oli esausti ecc. Il progetto vuole sviluppare una catena di valore che preveda il trattamento degli scarti attraverso operazioni di riciclo o di recupero energetico: un ciclo virtuoso che proteggerebbe l' ambiente, e in particolare le acque marine, dalle sostanze inquinanti e otterrebbe materie in grado di produrre valore, nell' ottica del riuso in ambito **portuale** ed urbano. Il contest si propone di valorizzare e sostenere progetti imprenditoriali che, dopo la fase dell' idea, si facciano impresa e dare spazio

alla creatività dei più giovani, coinvolgendo le scuole superiori. I premi per il territorio **ligure** sono tre del valore di 4mila euro ciascuno per la categoria "persone fisiche" (singoli o gruppi che vogliono avviare un' attività di impresa e che la attivino entro il mese di aprile 2021) e due del valore di 2mila euro ciascuno per la categoria "istituti scolastici". Le idee dovranno prevedere attività da realizzarsi entro l' area di cooperazione transfrontaliera del progetto. Tra i criteri-guida per la valutazione dei progetti in gara figurano l' impatto "circolare", l' innovatività intesa come sviluppo di nuovi processi produttivi, logistici ed organizzativi, e l' utilizzo di tecnologie 4.0; la fattibilità del progetto e le prospettive di mercato; la replicabilità e la dimensione multi stakeholder, cioè il numero di collaborazioni attivabili per realizzare l' idea. Il contest fa parte di un progetto finanziato dal Programma di Cooperazione territoriale Interreg Italia-Francia Marittimo 2014/2020, denominato IMPATTI-NO (Impianti Portuali trAnsfrentalieri di gestione dei rifiuti Navali e pOrtuali). I partner coinvolti insieme all' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** ed alla Camera di Commercio Maremma e Tirreno sono l' Università degli Studi di Cagliari (capofila), le **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar** Tirreno Settentrionale, del **Mar Ligure** Occidentale, la CCI Haute Corse e la CCI Var. Bando e modulistica sono scaricabili all' indirizzo https://www.lg.camcom.it/pagina2696_contest-circular-ports.html . Il termine per la presentazione delle domande è il prossimo 30 marzo.



Informazioni Marittime

La Spezia

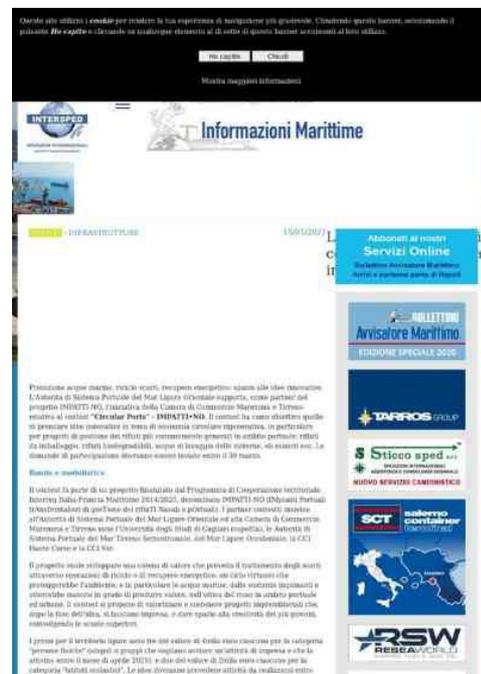
La Spezia e Marina di Carrara, un concorso d' idee per la gestione dei rifiuti in porto

Il contest riguarda la protezione acque marine, riciclo scarti, recupero energetico

Protezione acque marine, riciclo scarti, recupero energetico: spazio alle idee innovative. L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** supporta, come partner del progetto IMPATTI-NO, l' iniziativa della Camera di Commercio Maremma e Tirreno relativa al contest "Circular Ports" - IMPATTINO. Il contest ha come obiettivo quello di premiare idee innovative in tema di economia circolare rigenerativa, in particolare per progetti di gestione dei rifiuti più comunemente generati in ambito **portuale**: rifiuti da imballaggio, rifiuti biodegradabili, acque di lavaggio delle cisterne, oli esausti ecc. Le domande di partecipazione dovranno essere inviate entro il 30 marzo.

Bando e modulistica Il contest fa parte di un progetto finanziato dal Programma di Cooperazione territoriale Interreg Italia-Francia Marittimo 2014/2020, denominato IMPATTI-NO (IMpianti Portuali trAnsfrontalieri di gesTione dei rifiuTI Navali e pOrtuali). I partner coinvolti insieme all' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** ed alla Camera di Commercio Maremma e Tirreno sono l' Università degli Studi di Cagliari (capofila), le **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, del **Mar Ligure**

Occidentale, la CCI Haute Corse e la CCI Var. Il progetto vuole sviluppare una catena di valore che preveda il trattamento degli scarti attraverso operazioni di riciclo o di recupero energetico: un ciclo virtuoso che proteggerebbe l' ambiente, e in particolare le acque marine, dalle sostanze inquinanti e otterrebbe materie in grado di produrre valore, nell' ottica del riuso in ambito **portuale** ed urbano. Il contest si propone di valorizzare e sostenere progetti imprenditoriali che, dopo la fase dell' idea, si facciano impresa; e dare spazio alla creatività dei più giovani, coinvolgendo le scuole superiori. I premi per il territorio **ligure** sono tre del valore di 4mila euro ciascuno per la categoria "persone fisiche" (singoli o gruppi che vogliono avviare un' attività di impresa e che la attivino entro il mese di aprile 2021); e due del valore di 2mila euro ciascuno per la categoria "istituti scolastici". Le idee dovranno prevedere attività da realizzarsi entro l' area di cooperazione transfrontaliera del Progetto. Tra i criteri-guida per la valutazione dei progetti in gara figurano l' impatto "circolare", l' innovatività intesa come sviluppo di nuovi processi produttivi, logistici ed organizzativi, e l' utilizzo di tecnologie 4.0; la fattibilità del progetto e le prospettive di mercato; la replicabilità e la dimensione multi stakeholder, cioè il numero di collaborazioni attivabili per realizzare l' idea.



La Spezia supporta progetto IMPATTI-NO

Il termine per la presentazione delle domande è il 30 Marzo

Redazione

LA SPEZIA L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale supporta, come partner del progetto IMPATTI-NO, l'iniziativa della Camera di Commercio Maremma e Tirreno relativa al contest Circular Ports IMPATTINO. Il contest ha come obiettivo quello di premiare idee innovative in tema di economia circolare rigenerativa, in particolare per progetti di gestione dei rifiuti più comunemente generati in ambito portuale: rifiuti da imballaggio, rifiuti biodegradabili, acque di lavaggio delle cisterne, oli esausti ecc. Il contest fa parte di un progetto finanziato dal Programma di Cooperazione territoriale Interreg Italia-Francia Marittimo 2014/2020, denominato IMPATTI-NO (Impianti Portuali trAnsfroNtaliери di gestTione dei rifiuTI Navali e pOrtuali). I partner coinvolti insieme all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ed alla Camera di Commercio Maremma e Tirreno sono l'Università degli Studi di Cagliari (capofila), le Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Ligure Occidentale, la CCI Haute Corse e la CCI Var. Il progetto vuole sviluppare una catena di valore che preveda il trattamento degli scarti attraverso operazioni di riciclo o di recupero energetico: un ciclo virtuoso che proteggerebbe l'ambiente, e in particolare le acque marine, dalle sostanze inquinanti e otterrebbe materie in grado di produrre valore, nell'ottica del riuso in ambito portuale ed urbano. Il contest si propone di valorizzare e sostenere progetti imprenditoriali che, dopo la fase dell'idea, si facciano impresa; e dare spazio alla creatività dei più giovani, coinvolgendo le scuole superiori. I premi per il territorio ligure sono tre del valore di 4mila euro ciascuno per la categoria persone fisiche (singoli o gruppi che vogliono avviare un'attività di impresa e che la attivino entro il mese di aprile 2021); e due del valore di 2mila euro ciascuno per la categoria istituti scolastici. Le idee dovranno prevedere attività da realizzarsi entro l'area di cooperazione transfrontaliera del Progetto. Tra i criteri-guida per la valutazione dei progetti in gara figurano l'impatto circolare, l'innovatività intesa come sviluppo di nuovi processi produttivi, logistici ed organizzativi, e l'utilizzo di tecnologie 4.0; la fattibilità del progetto e le prospettive di mercato; la replicabilità e la dimensione multi stakeholder, cioè il numero di collaborazioni attivabili per realizzare l'idea. Bando e modulistica su https://www.lg.camcom.it/pagina2696_contest-circular-ports.html.



INFRASTRUTTURE

Porti, Ravenna hub dell' energia pulita con gli investimenti di Eni e Saipem

Il gruppo dei Cane a sei zampe ha un progetto da 2 miliardi per la CO2 A breve i cantieri per il maxi parco eolico da 56 turbine Balestrino: iter completo

Nataschia Ronchetti

Le fondamenta ci sono già. Sono costituite dalle tecnologie avanzate e dalle competenze sviluppate in sette decenni di attività, da quando, negli anni Cinquanta, Agip scoprì un grosso giacimento di gas naturale al largo della costa romagnola, dove mise in produzione la prima piattaforma offshore. Cominciò così la storia del polo dell' oil&gas di Ravenna, il principale del Paese. Storia gloriosa. Oggi si integra con due progetti per un investimento complessivo di tre miliardi: faranno della città romagnola non solo la capitale italiana dell' energia pulita ma anche un punto di riferimento nell' area del Mediterraneo per la decarbonizzazione e la transizione verso il green. Da un lato c' è Eni, con un maxi-piano da 2 miliardi per la cattura e il riutilizzo dell' anidride carbonica. Dall' altro lato, c' è Saipem, con un parco eolico dotato di 56 turbine e un impianto fotovoltaico galleggiante, il primo di taglio commerciale nel mare Adriatico, con una potenza complessiva di 550 MW: una operazione da un miliardo, con lo sviluppo di soluzioni integrate per la produzione di idrogeno. Per entrambi i progetti il 2022 sarà l' anno della svolta, con la partenza dei lavori. E lo sarà anche per Ravenna, sito ideale. Non solo per la sua ampia disponibilità di grandi giacimenti naturali che hanno contenuto gas naturale per milioni di anni e che ora possono essere riconvertiti, mantenendone attivi solo un piccolo numero per l' iniezione di anidride carbonica. Il distretto romagnolo, infatti, è ricco di impianti e infrastrutture onshore e offshore. Dispone di un grande porto commerciale, di collegamenti ferroviari. Soprattutto può mettere al servizio di Eni e Saipem una filiera di elevate competenze, capace di contribuire in modo decisivo al traghettamento del Paese verso la decarbonizzazione. «Con questi progetti le nostre aziende hanno la possibilità di aprirsi nuovi spazi di mercato» dice Franco Nanni, presidente di Roca, l' associazione alla quale fanno capo una cinquantina di aziende del polo dell' oil&gas. Un distretto che oggi non nasconde le proprie difficoltà. Negli ultimi anni alla crisi petrolifera si sono aggiunti lo stallo dovuto allo stop alle trivelle e poi la pandemia, che ha bloccato le commesse all' estero, ridimensionando i numeri attesi per il 2020. «All' inizio dell' anno avevamo previsto oltre 1,6 miliardi di fatturato - spiega Nanni - ma a causa della crisi pandemica, che ha bloccato i cantieri dove siamo presenti nel mondo, abbiamo chiuso il primo semestre con 600 milioni. Una impasse che ha portato alla perdita di circa un migliaio di posti di lavoro: oggi siamo a quota 4.500 operatori». Ma proprio l' alta specializzazione delle aziende del polo romagnolo, molto richiesta all' estero (si va dall' Africa al Sudamerica al Nord Europa) è diventata adesso il fattore chiave per fare del Ravennate un hub nazionale dell' energia. «Quest' area ha un alto potenziale - spiegano da Eni - per catturare e stoccare da 300 a 500 milioni di tonnellate di anidride carbonica. E abbiamo già individuato i giacimenti idonei per l' iniezione in profondità della CO2. E stiamo solo aspettando la conclusione degli iter autorizzativi». A Ravenna, del resto, ci sono le tecnologie più avanzate. Come quella utilizzata dalla storica Fratelli Righini (80 dipendenti), che ha messo a punto un sistema di livellamento idraulico che serve per posizionare le piattaforme eoliche in mare. «Sistema che stiamo installando in Scozia - spiega l' amministratore delegato Renzo Righini - e che è molto richiesto nei Paesi del Nord Europa e nel



Sud-Est asiatico». Poi c'è il fatto, non scontato, che nel Ravennate i piani di Eni e Saipem hanno messo d'accordo tutti. Istituzioni locali, aziende, sindacati. Nessuna



Il Sole 24 Ore

Ravenna

protesta. «Nel nostro programma contro i cambiamenti climatici abbiamo già inserito i due progetti - conferma il sindaco Michele De Pascale -. Parliamo di una partita che è sempre stata gestita all' unanimità. Non si sono costituiti comitati cittadini, come in altre parti d' Italia, per bloccare le opere. La popolazione, qui, ha una storica cultura industriale, è vocata all' innovazione. E il Comune ha sempre agito come soggetto propulsore». Una sponda istituzionale forte abbinata al know how. Eni, che si è da poco aggiudicata un bando nel Regno Unito per la realizzazione di un' area di stoccaggio dell' anidride carbonica, qui ha puntato le sue carte. I giacimenti dell' offshore antistanti la costa saranno dedicati soltanto allo stoccaggio, per contribuire alla sostenibilità della produzione industriale nell' intera regione. Con un intervento ben diverso da quella tecnologia chiamata "recupero assistito" che è stata utilizzata soprattutto in passato, negli Stati Uniti: l' iniezione di CO2 veniva utilizzata per incrementare la produzione di idrocarburi liquidi di giacimenti ancora attivi. Poi c' è Saipem - il colosso nel settore della prestazione di servizi per il settore petrolifero, specializzato nella realizzazione di infrastrutture per i giacimenti di idrocarburi e nella produzione di oleodotti e gasdotti - che si sta orientando sempre di più verso il green. Attraverso la divisione Xsight, dedicata all' ingegneria concettuale, Saipem parteciperà allo sviluppo del un parco eolico in partnership con due aziende del luogo. Una è Agnes, che si è occupata di tutto il processo autorizzativo. L' altra è Qint' x (energie rinnovabili). «Abbiamo già completato l' iter di presentazione della documentazione necessaria ai ministeri dello Sviluppo economico e dei Trasporti - spiega Francesco Balestrino, product manager di Xsight -. Per realizzare l' opera prevediamo due o tre anni di tempo, coinvolgendo le aziende del territorio». Saranno due i siti al largo di Ravenna, uno intorno alle otto miglia, con il solare flottante e il parco eolico. Il secondo a 12 miglia, a cavallo delle acque internazionali. La visibilità dalla costa sarà quindi molto bassa. L' eccesso di energia potrà essere utilizzato per produrre idrogeno green , attraverso gli elettrolizzatori installati sulle piattaforme oil&gas. «Un grande vantaggio è costituito dal fatto che potremo fare leva su una filiera corta - aggiunge Balestrino - per razionalizzare i costi. E saremo tra i primi in Europa per la produzione di idrogeno offshore». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Maxi restyling con i soldi Ue» Ravenna, la scommessa del presidente del porto

M. G.

«Con i fondi del Next Generation Eu puntiamo a finanziare la fase 2 del nostro maxi progetto di restyling e potenziamento. Non ci sentiamo in competizione con gli altri hub italiani ma parte di un sistema nazionale che deve confrontarsi con la concorrenza estera». Daniele Rossi, recentemente riconfermato presidente del Porto di Ravenna e dal 2019 presidente di **Assoporti**, analizza il ruolo che lo scalo marittimo più importante della regione vuole ritagliarsi utilizzando anche una parte dei 209 miliardi dell'imponente piano di aiuti europei per fronteggiare la crisi economica provocata dal Covid-19 e progettare il futuro e la ripresa. Presidente Rossi, nella bozza del Recovery Plan il porto di Ravenna è inserito tra le opere strategiche nazionali da potenziare. «Quello che ci aspettiamo dal Next Generation Eu e per il quale ci siamo candidati è il completamento dell'adeguamento dei nostri fondali per poter accogliere navi più grandi, oltre a tutte le opere collegate per il rifacimento delle banchine e i collegamenti del porto». **A che punto siete?** «La prima fase è già partita e finanziata con oltre 250 milioni. Abbiamo già firmato il contratto con il general contractor che si è aggiudicato l'appalto e quindi la realizzazione è avviata. I fondali saranno portati a 12,5 metri: servono i dragaggi, realizzeremo 150 ettari di nuove aree logistiche e miglioreremo 5,5 chilometri di banchine. Entro il 2021 vogliamo mettere a bando di gara la fase 2, che ci aiuterà ad arrivare a una profondità di 14,5 metri, generando però tra i 7 e gli 8 milioni di metri cubi di sabbia e fanghi. Dobbiamo realizzare un impianto per il trattamento di questi sedimenti e poi completare altre banchine. In sostanza servono altri 250 milioni di euro». Non tutti però li chiedete a quel programma d'aiuti? «No, parte delle risorse sono della nostra Autorità portuale che ha già ricevuto un importante finanziamento dal Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti. Abbiamo già un accordo con la Banca europea per gli investimenti per un'altra parte. La restante la chiediamo con il Next Generation Eu». Nel dossier del governo vengono individuate Genova e Trieste come hub italiani principali e sui quali convergeranno le maggiori risorse. **Questo per voi è un problema?** «Come Ravenna pensiamo che l'importante sia fare avanzare tutto il sistema portuale italiano. Tutti coloro che hanno delle progettualità importanti spero trovino il giusto sostegno perché stiamo affrontando una sfida difficile. Non fondi a pioggia ma interventi mirati e strategici. Credo anche che la nostra competizione non sia da individuare con gli altri porti del nord ma con quelli dell'altra costa adriatica, così come sul lato tirrenico è forte la concorrenza dei porti del nord africa. Spero che chi non rientrerà negli aiuti europei potrà accedere a stanziamenti nazionali. Anche perché il vero rischio è un altro». Quale? «Che i grandi progetti non arrivino in tempo. Quindi servono progetti pronti. I fondi europei hanno spesso scadenze entro le quali dover stanziare le risorse e su opere complesse è difficile avere tempi di progettazione ristretti. Ma credo sia una considerazione che al Mit abbiamo già fatto».



Il Resto del Carlino

Ravenna

Ravenna, l'hub delle crociere

Royal Caribbean si candida a gestire il terminal della città. Pronti 20 milioni di euro

di Lorenzo Tazzari RAVENNA Il mondo delle crociere è quanto mai attivo e punta a riprendere l'attività nel corso del 2021, quando il Covid dovrebbe progressivamente allentare la presa. Nell'ultimo anno le compagnie armatrici hanno investito 1,26 miliardi di dollari per rendere le navi più protette dal virus. Msc ha varato la nuova Seashore pochi mesi fa, e la Firenze a fine 2020. Royal Caribbean, seconda flotta al mondo, ha raccolto 20mila adesioni per crociere-test antiCovid, in partenza nelle prossime settimane da Miami-Fort Lauderdale a Cococay, isola di proprietà della compagnia norvegese-statunitense alle Bahamas. Proprio Royal Caribbean ha messo gli occhi sul terminal crociere del porto di Ravenna dove è pronta a investire. Il Comitato di gestione dell'**Autorità di sistema portuale** si è pronunciato favorevolmente alla proposta progettuale che la compagnia aveva presentato in agosto: a fronte di una lunga concessione, si candida a gestire il servizio di assistenza passeggeri e a realizzare la nuova stazione marittima nell'ambito del terminal crociere. Il marchio Royal, in Italia, è già approdato a La Spezia e Civitavecchia. L'investimento per Ravenna si aggira sui 20 milioni di euro. «Il progetto di Royal Caribbean Group - spiega l'**Autorità di sistema portuale** - prevede, secondo lo schema del project financing, una serie di attività connesse allo sviluppo del traffico crocieristico, con particolare attenzione a un recupero di mercato e a un rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna. Il nuovo terminal sarà funzionale a svolgere operazioni di homeport e ciò significa che Ravenna potrà diventare un porto di inizio/fine crociera con tutto ciò che questo può comportare in termini di opportunità per il territorio: hotel, ristoranti, bar, negozi, taxi. Royal Caribbean stima che il traffico crocieristico nel porto di Ravenna, con la realizzazione della nuova stazione marittima e l'adeguamento dei fondali del porto, possa avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell'attività». A breve, il progetto sarà posto a bando di gara per consentire a eventuali altri operatori interessati di presentare offerte alternative. Tra un paio di mesi, la procedura dovrebbe aver completato l'iter con l'assegnazione del contratto. Si prevede che in primavera la concessione possa essere aggiudicata, seguirà quindi la progettazione esecutiva e l'avvio dei lavori tra fine anno, inizio 2022. Anche in questi tempi di pandemia il mercato crocieristico guarda Ravenna. Risultano prenotati 120 approdi, una trentina dei quali in capo a navi di Royal Caribbean. 'Prenotate' non significa che arriveranno. Innanzitutto, perché nessuno è in grado di fare previsioni sulla cessazione dei contagi, e poi perché le congiunture internazionali potrebbero convincere alcune compagnie a spostarsi su altri mari. Già sarebbe un gran risultato se queste navi potessero ripartire e se di 120 prenotazioni se ne concretizzasse anche solo il 20%. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Rossi e Prete confermati presidenti

RAVENNA È una conferma significativa, prima a giungere per l'Adriatico Centrale: è stato notificato al dottor Daniele Rossi il decreto firmato dal ministro Paola De Micheli, con il quale è confermato per il secondo mandato presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale; nomina che vale per il prossimo quadriennio. Rossi è anche presidente di **Assoport**, con la quale è in costante contatto con il MIT anche per interventi di indirizzo sulla portualità nazionale. * TARANTO L'intero consiglio direttivo del Propeller Club di Taranto si unisce al suo presidente, Michele Conte, per esprimere le congratulazioni al socio e amico Sergio Prete per la conferma da parte della ministra De Micheli della sua nomina a presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per il prossimo quadriennio. È un segnale importante quello ricevuto dal Governo nazionale continua il Propeller 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 presidente 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.



Gruppo Grendi chiude il 2020 con più volumi e investimenti

MARINA DI CARRARA 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. Grendi Trasporti Marittimi: 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. 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. M.A. Grendi dal 1828: La società M.A. Grendi dal 1828, specializzata nella logistica dei trasporti via terra, ha dovuto fare i conti con il lockdown nei mesi di aprile e maggio 2020 che ha ridotto i volumi di merci movimentati in quel periodo. La capacità di ripresa dei mesi successivi e i buoni volumi registrati anche prima della pandemia hanno fatto registrare un valore complessivo di fine 2020 pari a 1,5 milioni di quintali trasportati e distribuiti in tutto il Sud Italia, con una crescita del 17% delle spedizioni rispetto al 2019. Più in dettaglio la Sardegna è il core business della distribuzione con oltre il 60% dei volumi distribuiti, grazie al ruolo fondamentale di deposito e logistica svolto dai due magazzini di Cagliari, mentre la Sicilia rappresenta il 16% e la Puglia il 10% e la quota restante copre le altre regioni del Sud Italia. Nel 2020 abbiamo ampliato le nostre infrastrutture con investimenti in magazzini e mezzi per oltre 3 milioni di euro spiega Costanza Musso, amministratore delegato di M.A. Grendi dal 1828: A luglio abbiamo aperto la nuova piattaforma distributiva di Olbia di quasi 2.000 mq e a dicembre abbiamo comprato un magazzino di 3.200 mq, nell'interporto di Bologna, adiacente a quello attualmente in uso, portando il magazzino di raccolta bolognese ad oltre 5.000 mq. I magazzini di Grendi constano di 12.000 mq di magazzini di raccolta, 20.000 mq di magazzini di distribuzione in Sardegna, e altrettanti metri quadri nelle 8 piattaforme distributive dei corrispondenti nel Sud Italia per un totale complessivo di oltre 50.000 mq. Infine, Grendi è attualmente l'hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla in Sardegna. Da tempo il Gruppo intende realizzare un secondo deposito dedicato al trasporto alimentare nell'area portuale di Cagliari che non è stato ancora reso possibile da difficoltà burocratiche.



Si resea il pontile 13

LIVORNO Inizieranno entro la fine del mese annuncia l'AdSP i lavori di resecazione (per una lunghezza di 35 metri) del pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli. L'intervento, anticipato al 2020 come opera cantierabile, è prodromico all'esecuzione del dragaggio che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di 24 mila metri quadrati. I lavori avranno un costo complessivo di 1 milione e mezzo (comprensivo del dragaggio) e avranno come obiettivo quello di migliorare tutte le condizioni di sicurezza del canale d'accesso al porto industriale e commerciale, a partire dalla Darsena Toscana fino a tutti gli insediamenti interni, così come più volte auspicato dal corpo dei piloti. L'intervento fa parte del più complesso piano di allargamento e approfondimento della soglia d'ingresso del porto condizionata dalla strettoia del Marzocco, un piano che comprende anche il completamento del tante volte rinviato microtunnel, oggi finalmente di nuovo interessato dai lavori. In attesa della Darsena Europa, l'area container e l'area ro/ro rimangono infatti condizionate dalla strettoia che solo grazie all'impegno della Capitaneria e al corpo dei piloti consente l'ingresso e l'uscita di navi con pescaggi operativi non oltre i 12 metri. Nella recente elaborazione delle slides dell'AdSP su come si svilupperà il porto, l'ammodernamento e l'approfondimento della soglia del Marzocco rappresenta una delle opere più importanti per il futuro prossimo del porto di Livorno. Di pari importanza del tante volte sollecitato tombamento dello sbocco in Darsena Toscana dello Scolmatore dell'Arno, che continua a buttare fanghi sul fondale della più importante struttura di accoglienza dello scalo.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fronte del portofronte del porto

Al Comitato territoriale il messaggio di fraternità del vescovo Ciattini

piombino. Un messaggio di fraternità e dialogo, in un momento di crisi sociale ed economica per la diffusione del Coronavirus. È quello portato dal vescovo della Diocesi di Massa Marittima-Piombino, monsignor Carlo Ciattini ai rappresentanti del Comitato territoriale welfare della gente di mare, associazione formata dai rappresentanti marittimi e portuali che da giugno 2010 avvicina istituzioni e associazioni di volontariato locali per l' assistenza materiale e spirituale ai lavoratori marittimi. Il pensiero del vescovo è corso alle migliaia di lavoratori marittimi che a causa delle restrizioni sugli spostamenti imposte nei diversi Stati per la pandemia sono rimasti bloccati a bordo delle navi ben oltre la scadenza dei loro contratti. In un momento di raccoglimento, monsignor Ciattini ha rivolto un ringraziamento ai lavoratori portuali e operatori della logistica, impegnati a garantire, senza alcuna interruzione, il costante approvvigionamento della merce e il trasporto dei passeggeri. Ed ha richiamato chi ha responsabilità pubbliche all' etica dei doveri e al rifiuto dell' odio e della contrapposizione, invitando la comunità piombinese a usare pienamente le energie positive del proprio tessuto sociale per reagire alle difficoltà e alle emergenze. «Cogliendo le parole e le esortazioni di monsignor Ciattini, è stato proprio in un momento di crisi come quello che stiamo vivendo che il porto di Piombino ha dimostrato di avere un cuore, un' anima - afferma il presidente del Comitato, il comandante del porto Valerio Chessari -. Quanto è accaduto per le emergenze vissute e superate insieme lo attesta. L' aiuto e lo spirito di servizio e sostegno reciproco sono la risposta migliore». All' incontro ha preso parte il presidente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini, che ha sottolineato lo spirito di comunità che ha animato la comunità **portuale** piombinese nei momenti di difficoltà: «Ogni nostra azione deve partire dalla condivisione di valori fondamentali, praticati e testimoniati ogni giorno. Le parole del vescovo sono per noi del governo fonte di ispirazione e di incoraggiamento nel lavoro che ci attende». --



La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

L'ex Torre del Sale (ENEL) apre a PIM (anche yacht)

PIOMBINO È stata siglata tra ENEL Produzione e la Confindustria di Livorno Massa Carrara un'importante intesa per l'utilizzo della banchina portuale presso l'ex centrale ubicata a Torre del Sale. L'intesa prevede che la Confindustria territoriale coordinerà gli adempimenti per le istruttorie relative al varo oppure all'alaggio di scafi per la costruzione di mega yacht per alcuni dei principali cantieri della Toscana. Commentando l'interessante iniziativa, Paolo Tartaglia, nella sua qualità di responsabile degli impianti a Gas del centro Italia ha dichiarato: in un momento in cui come ENEL ci apprestiamo a dare un diverso futuro al sito della centrale di Piombino, vogliamo agevolare il più possibile una transizione industriale: questo accordo nasce per mettere a disposizione del territorio una nostra infrastruttura per il varo della cantieristica locale. Ovviamente la durata sarà di alcuni anni, per dare tempo agli Enti locali di riprogettare l'attività di varo nella zona del Porto. L'intesa s'inquadra nell'estensione del progetto di reindustrializzazione della costa toscana che storicamente vede la presenza di grandi poli industriali della chimica, della meccanica, della metallurgia e della siderurgia. L'obiettivo di ENEL e Confindustria, oltre al consolidamento delle manifatture già esistenti, tende ad attrarre ed incentivare nuovi processi industriali riferiti a comparti diversi com'è appunto il caso della grande cantieristica. Non casualmente, infatti, è notizia recente che ad una nuova intrapresa industriale realizzata dalla società Piombino Industrie Marittime è stata aggiudicata nel porto di Piombino una concessione pluriennale per attività riferite alla demolizione di navi in disarmo, di refitting navale e nuove costruzioni. Nella cantieristica, sempre nel territorio di Piombino, opera la società Sicmi Sea Style specializzata nella costruzione di scafi per megayacht da oltre 50 metri commissionati dai più importanti cantieri italiani. Grazie alla recente intesa la società Sicmi potrà utilizzare la banchina in località Torre del Sale, che per anni è stata operativa per il rifornimento dell'ex centrale elettrica, oggi dismessa in quanto destinata a nuovi progetti di diversificazione messi a punto da ENEL sempre nell'ambito della logistica e dei servizi collegati. Si tratta di un altro tassello importante nel quadro dei progetti che stiamo supportando per incrementare la reindustrializzazione del territorio ha sostenuto Piero Neri, presidente della Confindustria costiera -. Le attività legate alla navalmeccanica si stanno diffondendo in maniera interessante, a conferma della complementarietà con la siderurgia. La sottoscrizione dell'intesa siglata con ENEL, che ringrazio per la sensibilità mostrata verso le esigenze del territorio ha proseguito Piero Neri -, rappresenta certamente un ulteriore passo in avanti che rafforza l'alleanza che abbiamo promosso verso l'Amministrazione Comunale, la Regione e l'Autorità Portuale per lo sviluppo industriale. Le aziende operanti nel comparto della cantieristica, in funzione dell'intesa, potranno avvalersi del supporto di Confindustria per le rispettive esigenze produttive, con la prospettiva che la costruzione di megayacht contribuisca ad arricchire la filiera industriale.



C'è un cavillo pro-Giampieri La presidenza può proseguire

Andrea Taffi Un cavillo potrebbe consentire a Rodolfo Giampieri di proseguire il suo mandato da presente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del medio Adriatico. La norma dispone che per evitare vuoti di governance durante l' emergenza Covid il presidente uscente di un ente rimanga in carica fino al termine dell' emergenza pandemica. a pagina 19.



Cavillo pro-Giampieri: al timone fino alla fine dell'emergenza Covid

La normativa sul virus può consentire al presidente di proseguire Il segretario dell'Authority Paroli al ministero delle infrastrutture

IL PORTO ANCONA Il mandato del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del medio Adriatico, Rodolfo Giampieri proseguirà. Alla scadenza della proroga ricevuta lo scorso 2 dicembre, è un cavillo della normativa Covid ad allungare l' incarico del leader dell' ente del molo Santa Maria. In assenza di comunicazioni politiche (nuova nomina oppure commissario) si tratta del grimaldello che consente a Giampieri di avere ancora tempo per tessere un ordito favorevole alla sua conferma per il secondo mandato. È stato il segretario Matteo Paroli che ieri ha trascorso tutta la giornata al ministero delle infrastrutture, a segnalare alla direzione generale Mit che nel decreto legge 23 dell' 8 aprile, all' articolo 33 vi è una norma perfetta per questo genere di situazioni. La chiave La norma dispone che per evitare vuoti di governance durante l' emergenza Covid il presidente uscente di un ente rimanga in carica fino al termine dell' emergenza pandemica. In questo momento la fine dell' emergenza è fissata per il 30 aprile ma molte indiscrezioni indicano una prosecuzione dello stato straordinario almeno fino a luglio. È evidente che l' **Autorità di sistema portuale** non può arrivare in prorogatio fino a luglio ma sicuramente in questo modo è garantita l' ordinaria amministrazione nella attività del governo del porto. Quanto alle grandi manovre che si sono adensate sulla poltronissima del presidente, la situazione ha fatto registrare un piccolo scatto in favore di Giampieri nello scorso fine settimana. Sembrerebbe, a quanto trapela, che il governatore dell' Abruzzo Marsilio abbia riveduto la sua posizione nei confronti dello stesso Giampieri. E , sempre con il condizionale d' obbligo, sembrerebbe anche che la Lega si sia convinta che la permanenza di Giampieri a Molo Santa Maria sia, se non la migliore delle soluzioni, di certo la meno peggiore. Il fixing delle quotazioni martedì scorso dava Giampieri in risalita al 60% delle probabilità mentre Lupi, candidato spinto dai cinque stelle ma anche trasversalmente da fratelli d' Italia, alla fine potrebbe avere una chance a Catania. Non essendoci ancora chiarezza valgono tutti i se e i ma del caso ma con questo quadro mutato in favore dello status ante è evidente che un tempo aggiuntivo per smussare gli angoli gioca a favore dello stesso Giampieri. È verosimile che Acquaroli non si allinei con le posizioni di Marsilio ma a questo punto rischia di essere l' unica voce fuori dal coro a meno che il governatore delle Marche non decida di rivedere la sua convinzione di volere al comando una figura di alto profilo svincolata dalle bandiere politiche. Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

A parte gennaio, lo scalo marchigiano è rimasto praticamente sempre a bocca asciutta. Incognita ripartenza

Ancona, anno nero per le crociere

ANCONA L'immagine emblematica dell'anno nero per il settore crocieristico è l'ingresso nel porto di Ancona della meravigliosa Costa Magica, la nave da crociera della compagnia nazionale che dopo aver peregrinato per più di un mese tra l'Atlantico e il Mediterraneo riuscì a trovare accoglienza proprio grazie alle autorità anconetane. Per una volta il carico di passeggeri non era quello solito, festante, colorato e multilingue del settore cruise, bensì 617 membri dell'equipaggio praticamente alla deriva, in parte positivi al tampone Covid, una minoranza; sono stati costretti a restare in quarantena (i contagiati in isolamento) a bordo per settimane prima di poter rientrare nei rispettivi Paesi, in larga parte del sud-est asiatico. La prua della Magica entrò nello specchio d'acqua antistante il centro di Ancona il 28 aprile e mollò gli ormeggi per ripartire, rotta su Brindisi, il 5 giugno. Il peggio della prima fase dell'emergenza pandemica era ormai alle spalle, ma da quello scossone il mondo delle crociere in Adriatico non si è più ripreso nel 2020. L'anno più nero di sempre per l'economia crocieristica con le normali ricadute pure sull'economia dello scalo anconetano che lo scorso anno è rimasto quasi a bocca asciutta su quel fronte. Si ricordano un paio di eccezioni proprio a gennaio, prima che il virus chiudesse gli orizzonti. A parte la toccata di una crociera britannica, estemporanea, e durata poche ore, c'è da rilevare il Viaggio Inaugurale della Seven Seas Splendor, la nave da crociera commissionata dalla compagnia Regent a Fincantieri e realizzata nello stabilimento anconetano. La nave della Regent inaugurò la sua attività da Ancona una volta sistemati gli ultimi dettagli tecnici ed effettuato le prove a mare. Poi più nulla fino al 31 dicembre, salvo l'esperienza della Costa Magica. Ad inizio estate era stata ventilata l'ipotesi di una ripresa delle crociere a breve raggio anche in Adriatico, come nel Tirreno, ma la cosa non è stata resa praticabile. I porti croati, albanesi e greci di Adriatico e Jonio, immersi in mille regolamenti legati alla pandemia, non hanno consentito di ripartire. E il 2021? Difficile fare previsioni ora. I calendari e i programmi delle compagnie di navigazione sono stati presentati ma restano congelati fino a nuovo ordine. Tutto dipenderà dall'andamento della curva pandemica nei mesi primaverili. In ogni caso pensare di ripartire entro giugno appare improbabile.

Pierfrancesco Curzi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fondi per 5,52 milioni destinati alla manutenzione

All' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico Centrale arrivano ulteriori fondi per 5,52 milioni di euro. Le risorse arrivano dalla richiesta di contributo **Adsp** al ministero. L' importo sarà usato per interventi di manutenzione ordinaria anche sui porti di Pesaro, Ancona e San Benedetto.

The image shows a page from the newspaper 'Il Resto del Carlino' (Ancona edition) dated Saturday, January 16, 2021. The page features several news articles. The main headline is 'Export, segnali di recupero' (Export, signs of recovery), with a sub-headline 'Molte ragioni di ottimismo, ma ancora poche prospettive di ripresa per il settore di Pesaro'. Other visible headlines include 'Ancona, anno nero per le crociere' (Ancona, black year for cruises), 'Fondi per 5,52 milioni destinati alla manutenzione' (Funds for 5.52 million destined for maintenance), and 'Servono 600 milioni per il raddoppio' (600 million needed for doubling). The page includes small photos and icons for various news items.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Per Ancona e Pescara 50 milioni di opere

Ancona. 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».



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Dal Mit altri 5,5 milioni per i porti dell'Adriatico centrale

L'Adsp del Mare Adriatico Centrale ha fatto sapere di avere ottenuto dal Mit un contributo di 5,52 milioni di euro, che intende destinare alla manutenzione ordinaria dei suoi porti (Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo). Il fondo andrà ad aggiungersi alle risorse già stanziata nel bilancio preventivo 2021, che già prevedeva 21,5 milioni complessivi per le manutenzioni (1,5 per quella ordinaria e 20 per quella straordinaria) e 30 milioni per le 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 ha commentato il presidente della port authority 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 Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Dal porto di Ancona progetto Buon Vento

ANCONA 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 e presentato in una conferenza stampa, 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>, già online, 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 online 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'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 territoriale 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



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

delle economie, delle memorie di luogo, delle tante e diverse progettualità che, tutte insieme, costituiscono un capitale cognitivo pregiato e altamente competitivo. Alla conferenza stampa hanno partecipato anche Carlo Birrozzi, direttore Iccd-Istituto centrale catalogo e documentazione Mibact, e Antonio Pignataro, presidente Gruppo ormeggiatori porto di Ancona. Buon Vento è la voce delle banchine, con il portellone che si apre e la vibrazione dell'attracco, è il risuono delle leggende, l'analisi socioeconomica, l'ingegneria navale, la sorpresa del viaggio, la vita di santi narratori e pellegrini che hanno calpestato con passo lieve queste pietre. Buon Vento è la parola, il suono, l'immagine; racconta la vita segreta delle gru e dei containers; le rotte note e quelle solo immaginate; la fatica e l'onore di pescatori e pescherecci, i desideri e i vòti dei viaggiatori che abitano traghetti e navi da crociera, le sferzate di salsedine sulle uniformi di piloti, ormeggiatori e operatori che ogni giorno cercano la stabilità tra le onde. Buon Vento è il soffio di un vento nuovo, aria di città e di paesaggi che giungono al mare, di progetti e geografie che si incontrano, mondi che si riconoscono, culture che si ritrovano dentro e oltre la città, dentro e oltre l'Adriatico. Buon Vento sarà un buon vento.

Authority, false fatture alla Pas rinvio a giudizio per tre dirigenti

L'UDIENZA PRELIMINARE Massimo Scolamacchia, Fedele Nitrella e Stefano Gazzano dovranno affrontare il processo per la vicenda legata alle presunte false fatturazioni alla Pas, la Port Authority Security. I tre, rispettivamente responsabile unico per l' **Autorità portuale**, direttore tecnico e amministratore unico, dovranno rispondere, a vario titolo, di falso ideologico e peculato. Una vicenda, quella per cui si è svolta l'udienza preliminare nei giorni scorsi, nata nel corso del biennio che va dal 2016 al 2018, quando, secondo la Polizia di frontiera, che ha condotto le indagini coordinate dalla Procura, c'è stato un giro di fatture false, o più precisamente fatture pagate dall' Authority alla Pas per servizi che in realtà non sarebbero mai stati svolti. L'inchiesta aveva preso il via dopo la denuncia dell'ex amministratore unico della stessa Port Authority Security, Umberto Saccone. Fu lui, infatti, a rivelare una serie di movimenti ritenuti poco chiari, come assunzioni, fatture pagate per prestazioni inesistenti e anche per alcune consulenze, pure queste pagate piuttosto profumatamente. All'udienza preliminare dell'altro giorno, tutte queste accuse sono state contestate dagli avvocati difensori dei tre imputati, Andrea Mirotti e Daniele Barbieri, i quali hanno affermato come invece i soldi di quelle fatture non sono mai finiti nelle tasche dei loro assistiti, ma sono sempre stati nei capitoli di bilancio della società, tra l'altro partecipata al 100% della stessa **Autorità di sistema portuale**, dove effettivamente dovevano essere. Nonostante questo, però, il giudice per le udienze preliminari Paola Petti ha sposato la tesi del pubblico ministero, Roberto Savelli, e ha rinviato a giudizio Massimo Scolamacchia, Stefano Gazzano e Fedele Nitrella. La prima udienza del processo dibattimentale è stata fissata per il prossimo 14 ottobre. Ste.Pet. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

False fatturazioni: il gup rinvia a giudizio Scolamacchia, Gazzano e Nitrella

Condividi CIVITAVECCHIA - Prenderà il via il prossimo 14 ottobre il processo dibattimentale a carico di Massimo Scolamacchia, Fedele Nitrella e Stefano Gazzano, rinviati a giudizio per il caso Pas. Ieri infatti si è svolta l'udienza preliminare con il giudice Paola Petti che ha accolto la richiesta della Procura, rinviando tutto al collegio: al centro della vicenda delle presunte fatture false, legate al periodo 2016-2018 della Port Authority Security, società partecipata al 100% dall'Adsp. L'indagine, portata avanti dalla Polizia di frontiera, prende le mosse dalla denuncia arrivata sulla scrivania del pubblico ministero Roberto Savelli, a firma dell'ex amministratore unico Umberto Saccone il quale segnalò una serie di movimenti poco chiari, con assunzioni, consulenze e pagamenti che finirono sotto la lente di ingrandimento degli inquirenti. Fatture - più di 15 quelle contestate - la cui veridicità sarebbe stata messa in dubbio perché relative a servizi mai svolti dalla Pas. A dicembre 2019 la chiusura della indagini e ieri l'udienza preliminare, con i tre accusati a vario titolo di falso ideologico e peculato. Massimo Scolamacchia ricopriva l'incarico di responsabile unico del procedimento per conto dell'Autorità Portuale. Fedele Nitrella era il direttore tecnico e responsabile dell'organo interno di supporto e verifica per la vigilanza sui controlli alle merci e passeggeri destinati al traffico nazionale ed internazionale, mentre Stefano Gazzano era l'amministratore unico della Pas. © RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, Luciani (Compagnia Portuale): "Con il Piano Mobilità investiamo per i prossimi 20 anni"

Stanziati 1,1 miliardi per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto

"Il Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio che destina investimenti per 7,6 miliardi di euro al settore dei trasporti nel medio (2025-2030) e nel lungo (2040) periodo, di cui 1,1 miliardi per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al **porto** di **Civitavecchia** è una notizia che ci riempie, finalmente, di speranza per il nostro futuro". I buoni auspici sono formulati dal presidente della Compagnia Portuale **Civitavecchia**, Enrico Luciani. "Approvato dalla giunta regionale pochi giorni fa, questo documento rappresenta il coronamento di un difficile percorso iniziato da quando ero presidente della Commissione Trasporti regionale e ora terminato grazie anche alle azioni decisive del nostro consigliere regionale e Vicepresidente della commissione trasporti, Gino De Paolis. Sono trascorsi quasi 20 anni, infatti, da quando in Regione mi battevo per far comprendere ai colleghi consiglieri che il nostro **porto** non doveva essere considerato solo come scalo marittimo di transito per la Sardegna, ma aveva le potenzialità per essere il **porto** commerciale internazionale della Capitale d' Italia". "L' importanza di questo indirizzo strategico - dice Luciani - sta nel fatto che la Regione ha messo l' "imprimatur" decisivo allo sviluppo e al rilancio del nostro settore logistico e dei trasporti. Una previsione di fondi pubblici per adeguare le banchine portuali già operative e per completare la Darsena Grandi Masse che farà, come ripeto da anni, da volano al raggiungimento di quei 700.000 teu movimentati, creando quella ricchezza che il nostro **porto** e il nostro territorio hanno terribilmente bisogno. Ma non si parla solo di **porto**, infatti il piano fa proprie altre nostre battaglie per lo sviluppo del territorio come il completamento infrastrutturale viario della trasversale **Civitavecchia-Orte**, compresa la parallela ferroviaria". "Uno sviluppo strategico regionale e territoriale della logistica dei trasporti che, in ogni caso, dovrà essere necessariamente completato attraverso l' upgrade del **porto** di **Civitavecchia** a snodo Core nel contesto del network infrastrutturale europeo della TEN-T. Grazie quindi alla volontà fattiva della Regione Lazio, dal presidente Zingaretti agli assessori Alessandri, Sartore, Di Bernardino, Orneli e Valeriani passando per il Vicepresidente Leodori, il nostro territorio potrà competere al livello europeo e avere finalmente uno sviluppo reale e sostenibile. La via è tracciata. Sta' ora alla nostra comunità - conclude Luciani - non perdere questo ultimo treno e declinarlo in progresso economico e, soprattutto, sociale e lavorativo".



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

Condividi 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. Condividi.



Apprezzamento di Luciani per Piano Mobilità

Prevista riqualificazione banchine e binari nel porto di Civitavecchia

Redazione

CIVITAVECCHIA L'Apprezzamento per il Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica adottato dalla Regione Lazio, è stato espresso da Enrico Luciani (nella foto), presidente della Compagnia Portuale Civitavecchia. In particolare, Luciani evidenzia che il Piano destina investimenti per 7,6 miliardi di euro al settore dei trasporti nel medio (2025-2030) e nel lungo (2040) periodo, di cui 1,1 miliardi per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia. Una notizia questa che ci riempie, finalmente, di speranza per il nostro futuro. Questo documento continua il percorso iniziato da quando ero presidente della Commissione Trasporti regionale e ora terminato grazie anche alle azioni decisive del nostro consigliere regionale e vicepresidente della commissione trasporti, Gino De Paolis. Sono trascorsi quasi 20 anni, infatti, da quando in Regione mi battevo per far comprendere ai colleghi consiglieri che il nostro porto non doveva essere considerato solo come scalo marittimo di transito per la Sardegna, ma aveva le potenzialità per essere il porto commerciale internazionale della Capitale d'Italia. L'importanza di questo indirizzo strategico sta nel fatto che la Regione ha messo l'imprimatur decisivo allo sviluppo e al rilancio del nostro settore logistico e dei trasporti. Una previsione di fondi pubblici per adeguare le banchine portuali già operative e per completare la Darsena Grandi Masse che farà, come ripeto da anni, da volano al raggiungimento di quei 700.000 teu movimentati, creando quella ricchezza che il nostro porto e il nostro territorio hanno terribilmente bisogno. Ma Luciani sottolinea che nel Piano della Mobilità non si parla solo di porto, infatti il piano fa proprie altre nostre battaglie per lo sviluppo del territorio come il completamento infrastrutturale viario della trasversale Civitavecchia-Orte, compresa la parallela ferroviaria. Uno sviluppo strategico regionale e territoriale della logistica dei trasporti che, in ogni caso, dovrà essere necessariamente completato attraverso l'upgrade del porto di Civitavecchia a snodo Core nel contesto del network infrastrutturale europeo della Ten-T. Grazie quindi conclude Enrico Luciani alla volontà fattiva della Regione Lazio, dal presidente Zingaretti agli assessori Alessandri, Sartore, Di Bernardino, Orneli e Valeriani passando per il vicepresidente Leodori, il nostro territorio potrà competere al livello europeo e avere finalmente uno sviluppo reale e sostenibile. La via è tracciata. Sta ora alla nostra comunità non perdere questo ultimo treno e declinarlo in progresso economico e, soprattutto, sociale e lavorativo. Tra gli interventi infrastrutturali previsti dal Piano Mobilità, la riattivazione della Civitavecchia-Capranica-Orte e la diramazione della Roma-Lido Madonnetta-Fiera di Roma- Fiumicino Aeroporto-Fiumicino città. Nell'area romana si punta sulla chiusura dell'anello ferroviario di Roma, sulla trasformazione in linea metropolitana della FL5 Roma-Civitavecchia con adeguamento del nodo di scambio della stazione San Pietro e della FL8 Roma-Nettuno-Latina. Nel sistema ferroviario regionale extra metropolitano gli interventi principali sono la nuova stazione AV Ferentino, il completamento della Littorina Formia-Gaeta e il ripristino della Priverno-Fossanova-Terracina. Particolare attenzione si è riservata ai porti del Lazio e alla loro intermodalità: per il porto di Civitavecchia sono previsti interventi sia di potenziamento delle strutture portuali che di migliore connessione ferroviaria e autostradale di ultimo miglio; sui porti di Fiumicino



(realizzazione del I lotto del nuovo porto commerciale), Gaeta, Formia, Anzio, Ponza, Ventotene e Rio Martino sono previsti interventi per complessivi 100 milioni. Per le infrastrutture viarie, tra gli interventi previsti quello di potenziamento della S.S. Salaria incentrato prevalentemente sul suo adeguamento a quattro corsie, l'adeguamento a quattro corsie della Rieti-Torano, l'autostrada Roma-Latina, la nuova bretella Cisterna-Valmontone, l'adeguamento della SR



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Monti Lepini.

Civitavecchia, il futuro è tracciato

di Redazione

"Una notizia che ci riempie di speranza per il nostro futuro". Il presidente della Compagnia Portuale di **Civitavecchia** Enrico Luciani commenta così l'approvazione da parte della Giunta Regionale del Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio. Il documento, che destina investimenti per 7,6 miliardi di euro al settore dei trasporti nel medio (2025-2030) e nel lungo (2040) periodo, di cui 1,1 miliardi per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al **porto di Civitavecchia** rappresenta per Luciani "il coronamento di un difficile percorso iniziato da quando ero Presidente della Commissione Trasporti regionale e ora terminato grazie anche alle azioni decisive del nostro consigliere regionale e Vicepresidente della commissione trasporti, Gino De Paolis" "L'importanza di questo indirizzo strategico - afferma il n.1 della Compagnia Portuale di **Civitavecchia** - sta nel fatto che la Regione ha messo l'imprimatur' decisivo allo sviluppo e al rilancio del nostro settore logistico e dei trasporti. Una previsione di fondi pubblici per adeguare le banchine portuali già operative e per completare la Darsena Grandi Masse che farà, come ripeto da anni, da volano al raggiungimento di quei 700.000 teus movimentati, creando quella ricchezza che il nostro **porto** e il nostro territorio hanno terribilmente bisogno". Ma non si parla solo di **Porto**, infatti il piano fa proprie altre nostre battaglie per lo sviluppo del territorio come il completamento infrastrutturale viario della trasversale **Civitavecchia-Orte**, compresa la parallela ferroviaria: "Uno sviluppo strategico regionale e territoriale della logistica dei trasporti che, in ogni caso, dovrà essere necessariamente completato attraverso l'upgrade del **porto di Civitavecchia** a snodo Core nel contesto del network infrastrutturale europeo della TEN-T". Luciani conclude ringraziando la Regione Lazio per l'impegno profuso: "La via è tracciata. Spetta ora alla nostra comunità non perdere questo ultimo treno e declinarlo in progresso economico e, soprattutto, sociale e lavorativo'.

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo

The screenshot shows the top of the Port News website. At the top, there are navigation links for Focus, Interventi, Interviste, News, Video, and Osservatorio Europeo. Below this is the website's logo, 'PORT NEWS', with a subtitle 'Maggazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. A search bar is visible on the right. The main content area features a large photo of Enrico Luciani, the president of the Civitavecchia Port Authority, with the headline 'Parla il presidente della compagnia portuale, Enrico Luciani' and the sub-headline 'Civitavecchia, il futuro è tracciato'. Below the headline is a short introductory paragraph. To the right of the main text is a sidebar with various categories and links, including 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'navale', 'Containership', 'Coronavirus', 'Crociere', 'Darsena Grandi Masse', 'Logistica Portuale', 'Porto di Livorno', 'Riforma portuale', 'Delrio', 'Rinfuse Liquide', 'Shipping', and 'Traffici'.

Civitavecchia, Musolino al lavoro per riequilibrare i conti dell' ente

GAM EDITORI

15 gennaio 2021 - 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.



Civitavecchia, dalla Regione 7,6 miliardi per trasporti e logistica. Luciani: Ora l'obiettivo di 700 mila Teu è possibile

Civitavecchia Dal Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio investimenti per 7,6 miliardi di euro al settore dei trasporti nel medio (2025-2030) e nel lungo (2040) periodo, di cui 1,1 miliardi per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia. Il Piano, approvato dalla giunta regionale, rappresenta il coronamento di un difficile percorso iniziato da quando ero presidente della Commissione Trasporti regionale e ora terminato grazie anche alle azioni decisive del nostro consigliere regionale e vicepresidente della commissione trasporti, Gino De Paolis, dice Enrico Luciani, presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia. L'importanza di questo indirizzo strategico sta nel fatto che la Regione ha messo l' 'imprimatur' decisivo allo sviluppo e al rilancio del nostro settore logistico e dei trasporti aggiunge Luciani -. Una previsione di fondi pubblici per adeguare le banchine portuali già operative e per completare la Darsena Grandi Masse che farà, come ripeto da anni, da volano al raggiungimento di quei 700.000 Teu movimentati, creando quella ricchezza che il nostro porto e il nostro territorio hanno terribilmente bisogno. Ma non si parla solo di porto, fa notare Luciani, il Piano infatti fa proprie le battaglie della Compagnia per lo sviluppo del territorio come il completamento infrastrutturale viario della trasversale Civitavecchia-Orte, compresa la parallela ferroviaria. Uno sviluppo strategico regionale e territoriale della logistica dei trasporti che, in ogni caso, dovrà essere necessariamente completato attraverso l'upgrade del porto di Civitavecchia a snodo Core nel contesto del network infrastrutturale europeo della TEN-T. La via è tracciata. Dipendo ora nostra comunità non perdere questo ultimo treno e declinarlo in progresso economico e, soprattutto, sociale e lavorativo, conclude Luciani.



Napoli Today

Napoli

Crollo Arco Borbonico, il governo assicura: a breve il restauro

Sulla vicenda si è espresso il sottosegretario Anna Laura Orrico. "Previsto il recupero di tutti gli elementi crollati"

Il sottosegretario del Ministero per i Beni e le attività culturali e per il turismo, Anna Laura Orrico, ha risposto alla Camera a un'interpellanza sull'Arco Borbonico di via Partenope, a Napoli, crollato lo scorso 2 gennaio. L'intervento di restauro, che si intende avviare nel più breve tempo possibile compatibilmente con le procedure dettate dalle normative di riferimento, si ritiene del tutto idoneo al ripristino del manufatto", ha spiegato. "In conseguenza dell'evento - ha spiegato il sottosegretario a proposito della mareggiata che colpì il lungomare lo scorso 28 dicembre - si è dato corso ad immediate interlocuzioni di natura tecnica con l'Autorità portuale, finalizzate all'adeguamento delle intenzioni progettuali precedentemente definite condividendo la necessità, data l'urgenza dell'intervento, di affidare il coordinamento delle attività di progettazione alla soprintendenza". Alla Camera Orrico ha illustrato le caratteristiche del progetto di restauro. È previsto il "recupero di tutti gli elementi crollati, consolidamento della platea fondale e realizzazione di una centina a sostegno della volta, ricollocazione degli elementi lapidei di rivestimento, ricostruzione del contrafforte crollato".

The screenshot shows a news article on the NAPOLITODAY website. The main headline is "Crollo Arco Borbonico, il governo assicura: a breve il restauro". Below the headline, there is a sub-headline: "Sulla vicenda si è espresso il sottosegretario Anna Laura Orrico. 'Previsto il recupero di tutti gli elementi crollati'". The article text is partially visible, starting with "Il sottosegretario del Ministero per i Beni e le attività culturali e per il turismo, Anna Laura Orrico, ha risposto alla Camera a un'interpellanza sull'Arco Borbonico di via Partenope, a Napoli, crollato lo scorso 2 gennaio". There is also a section titled "I più letti di oggi" with a list of other articles. At the bottom, there are tags for "Anna Laura Orrico", "Argomenti", "Arco Borbonico", and "Beni culturali".



PORTO LO PUNTUALIZZANO CONFINDUSTRIA E IL SINDACO ROSSI, SPIEGANDO CHE NON ESISTE ALCUN NUOVO PROGETTO DI EDISON

«Deposito di gas, il sito è e resta la banchina di Costa Morena est»

Lo sviluppo del porto di Brindisi passa attraverso la realizzazione di alcune opere ritenute strategiche nell'ottica di un'auspicata crescita dell'infrastruttura locale. Tra esse, continua a tenere banco quella relativa al deposito di gas naturale che la "Edison" ha proposto di installare nella zona di Costa Morena est. Proprio sull'aspetto relativo alla localizzazione dell'opera (oggetto di accese discussioni) a fornire un utile chiarimento ha provveduto Confindustria. «Il sito sul quale è stato sviluppato il progetto preliminare - scrive in una nota il Commissario Gabriele Menotti Lippolis - 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 scorso in maniera positiva esprimendo quindi parere favorevole alla nullatenenza di fattibilità, ai sensi del D. Lgs. 105/2015. Vi è pertanto, 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». Sulla questione si è espresso anche il sindaco Riccardo Rossi: «Non esiste nessun nuovo progetto - ha puntualizzato il primo cittadino -. Martedì scorso 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 scorso 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. La stessa informazione - ha concluso il sindaco - 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 scorso».



Con governo in piena crisi Brindisi al lavoro sul Cis Lunedì vertice di area vasta

Nei giorni scorsi il Comune ha discusso con Invitalia di progetti e di priorità

Francesco RIBEZZO PICCININ Nonostante le difficoltà del governo, il lavoro da parte dell' amministrazione comunale sul Contratto istituzionale di sviluppo va avanti. Con la speranza che il Cis di Brindisi e Lecce possa superare anche la seconda crisi che ha colpito l' esecutivo da quando è partita la trattativa con il governo. Un destino particolarmente sfortunato, di fronte al quale tuttavia il sindaco Riccardo Rossi non si scompone. Nei giorni scorsi, infatti, si è tenuto un nuovo incontro operativo in videoconferenza con Invitalia, con il coordinamento del dirigente dell' agenzia Giovanni Portaluri. «È iniziata - ha riferito il sindaco al riguardo - l' analisi dettagliata delle proposte che avevamo già selezionato e consegnato nel mese di agosto 2020, le cui priorità per Brindisi sono la valorizzazione della costa, i processi di rigenerazione urbana e lo sviluppo dei grandi attrattori come l' ex collegio Tommaseo, con l' insediamento universitario». Invitalia, infatti, ha predisposto un proprio modello di schede, rispetto alle quali, prosegue il sindaco, «il Comune si è impegnato a riscrivere, entro i prossimi 15 giorni, le proprie proposte progettuali. Tenendo conto, dunque, delle indicazioni di quei modelli. Ma si tratta - chiarisce Rossi - di un fatto prettamente tecnico». Al riguardo, aggiunge, «Invitalia ci ha fornito i referenti della sua struttura con i quali gli uffici comunali si rapportheranno da subito». Non solo. Si è anche cercato di dare un contesto più ampio al ventaglio di progetti individuati dal Comune. «È stata preparata una pianta del territorio con tutte le opere, e relativa descrizione, programmate dai vari enti come **Autorità di sistema portuale**, Rfi, consorzio Asi. Insomma, tutti gli interventi previsti sul territorio, per comprendere come le opere da noi proposte si incastrano e sono coerenti con gli aspetti programmatici già in essere». Ai rappresentanti dell' amministrazione, inoltre, è stato chiesto di mettere gli argomenti in ordine di priorità, puntando in particolare su quelli che possano essere realizzati entro l' attuale ciclo di programmazione europea, dunque entro cinque o sei anni al massimo. «Dopo di che - sottolinea il sindaco - ci sarà il tema delle risorse economiche per la realizzazione dei progetti». Sono state verificate inoltre, aggiunge Rossi, «tutte le questioni tecniche necessarie al completamento dell' iter che porterà alla formalizzazione del contratto col governo». Formalizzazione attesa per fine mese ma che, sia a causa della crisi in corso che delle necessità di raccordo con gli altri comuni dell' area vasta, potrebbe slittare rispetto al previsto. La novità più recente nell' ambito della trattativa per il Cis di Brindisi e Lecce è proprio questa: l' inclusione dei cosiddetti Comuni cerniera tra le due province. Un chiarimento arrivato dopo che era stato lo stesso ministro per il Sud Giuseppe Provenzano a parlare, genericamente, di area vasta, dando adito ad una pletora di richieste da parte di quasi tutti i Comuni delle due province. Alla fine, invece, sono stati individuati, per il Brindisino, Cellino San Marco, San Pancrazio Salentino, San Donaci, Torchiarolo e San Pietro Vernotico. Proprio questi Comuni, a quelli del nord Leccese ed ai rappresentanti delle Province di Brindisi e Lecce, parteciperanno alla prossima riunione in programma, che si terrà lunedì. In quell' occasione «Invitalia ed i suoi tecnici illustreranno tempi e modalità di presentazione delle proposte». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Comune contro il nulla osta di fattibilità «Si valuti il rischio di incidenti rilevanti»

Sulla base delle posizioni espresse durante la seduta del Comitato tecnico regionale dei vigili del fuoco da parte di Comune e Provincia di Brindisi, il progetto Edison non avrebbe dovuto ottenere il nulla osta di fattibilità. A sostenerlo, in una comunicazione inviata, tra gli altri, ai ministeri dell' Interno, dell' Ambiente e delle Infrastrutture, oltre che ad Ispra, Regione Puglia ed allo stesso Comitato tecnico regionale dei vigili del fuoco, solo sindaco Riccardo Rossi ed il dirigente del settore Ambiente del Comune di Brindisi Francesco Corvace. La posizione assunta dall' ente, si legge nella comunicazione, e per la quale non avrebbe potuto darsi luogo, allo stato del procedimento, al rilascio del Nof, scaturisce dalle formali valutazioni del gruppo di lavoro incaricato. Dopo di che, si elencano una serie di criticità emerse proprio dall' esame del rapporto di sicurezza sulla base delle quali il Comune chiede di rivalutare il procedimento e l' esito trasmesso affinché, in via preliminare e propedeutica, si dia corso in maniera esaustiva alla complessiva valutazione di fattibilità dello stabilimento, in considerazione che la stessa non possa essere demandata alla redazione del rapporto di sicurezza, vertendo ancora su elementi sostanziali e dirimenti in ordine alla valutazione del rischio di incidenti rilevanti. Un «vangelo del no», quello degli ambientalisti e dell' amministrazione, che per il capogruppo di Fratelli d' Italia Massimiliano Oggiano è nascosto dietro «strumentali logiche ecologiste». Il sindaco Rossi, per Oggiano, «non avendo il coraggio di esprimere in maniera chiara le proprie idee, e quindi la contrarietà all' impianto a prescindere da qualunque soluzione, in maniera subdola e con argomenti mistificatori ha strumentalizzato la circostanza che non sia ancora pronto un nuovo progetto definitivo con le nuove soluzioni in banchina, facendo finta di non sapere che non può esserci un nuovo progetto di localizzazione dell' investimento ma semplicemente una diversa possibilità di ormeggio concordata tra i portatori d' interesse legittimi, Edison e le autorità competenti, mettendo così in dubbio le dichiarazioni di un presidente dell' Autorità di sistema, e quindi anche il suo ruolo, degli operatori portuali, della Capitaneria di porto e dei Piloti del porto. Il paradosso è che anche le forze politiche che continuano strenuamente ad appoggiare questo sindaco sono consapevoli dei danni che la città subisce quotidianamente a causa di questa paralisi dovuta alla incapacità di governare e di creare economie ed opportunità». Posizione nettamente contraria è quella di Brindisi Bene Comune, che «conferma e ribadisce le perplessità sulla localizzazione dell' impianto e le preoccupazioni sulle mortificazioni che inevitabilmente il porto subirebbe». Per il movimento, «lo spettacolo delle fughe in avanti, delle visioni a brevissimo termine non fanno bene a nessuno e soprattutto alla città. Sono dinamiche radicate nel nostro territorio che non possiamo più accettare, vale la pena ribadirlo, soprattutto da parte di chi vuole palesemente affossare definitivamente il nostro porto. Chi vuole dare una mano fattiva è il benvenuto, chi vuole continuare a perdere tempo con comunicati utili solo a coltivare propri deprimenti orticelli personali, tolga il disturbo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Deposito Edison nel porto «Dev' essere sottoposto a Via»

Contestato anche il sito scelto: «Costa Morena strategica per la logistica. Lo dice la Regione» Per le associazioni ambientaliste l' iter autorizzativo dev' essere più stringente

«Sul deposito di gas voluto da Edison si sta recitando una sorta di Il giuoco delle parti, riproponendo il medesimo copione messo in scena, a Brindisi numerose volte nel corso di questi ultimi decenni». A sostenerlo solo le associazioni ambientaliste e di cittadinanza attiva Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Salute Pubblica, Legambiente, Italia Nostra, Fondazione Di Giulio, Medici per l' Ambiente, Wwf e No al Carbone, che chiedono per l' impianto studio di fattibilità e Valutazione d' impatto ambientale. Il copione al quale si riferiscono è quello che «ha sempre impedito nei fatti di avviare valutazioni serene e obiettive sui reali interessi generali e di ampia prospettiva per la collettività e non quelli che soddisfano, nel breve, solo una sua parte». Alle varie obiezioni sollevate dal fronte ambientalista, infatti, «non è stata sinora data alcuna risposta». Innanzitutto, però, una precisazione: «Non è in discussione la realizzazione o meno dell' impianto (anche se l' analisi costi/benefici si sarebbe dovuta espletare a monte da chi di competenza), ma dove sia più opportuno realizzarlo, salvaguardando gli interessi della collettività che, ovviamente, non sono incentrati unicamente sulla sua realizzazione». La querelle, sostengono, sembrerebbe nata «a causa dell' indicazione, fornita dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, dell' area di Costa Morena est come sito idoneo a tale installazione. Abbiamo già spiegato perché tale localizzazione appare inopportuna in quanto è non considera il ruolo strategico del sito prescelto». Una posizione, quest' ultima, condivisa anche dal sindaco Riccardo Rossi e da Brindisi Bene Comune. I movimenti citano in questo senso l' attuale Piano regionale dei trasporti, che recita: Per quanto riguarda il porto di Brindisi, il Piano attuativo interviene riaffermando la natura strategica del fascio di binari di collegamento con la rete ferroviaria sulla banchina di Costa Morena ed il potenziamento della viabilità di raccordo con la duplice funzione di servizio alle attività Ro-Pax e di supporto allo sviluppo delle attività logistiche e, in prospettiva, del Distripark. Proprio per questo, ricordano, «sono state destinate importanti risorse per infrastrutturare Costa Morena Est collegandola alla rete ferroviaria nazionale. Ci troveremmo di fronte, quindi, ad un impianto che, per vari ed evidenti motivi, sarebbe confliggente con la filiera logistica per la quale sono state investite importanti risorse per l' infrastrutturazione di quella zona **portuale**». Ruolo della politica, dunque, dovrebbe essere quello, sostengono, «che le risorse impegnate raggiungano i risultati prefissati e considerare che si sta occupando un' area **portuale** strategica con un impianto il cui scopo principale (per il 75-80%) è soddisfare il rifornimento di mezzi autostradali e solo residualmente quello strettamente **portuale**. E tutto ciò mentre sono ben disponibili altre aree portuali altrettanto utili e ancora da infrastrutturare». In conclusione, le associazioni ambientaliste invitano chi ha a cuore lo sviluppo del territorio a «non ripercorrere gli errori fatti nel passato, poiché c' è necessità di azioni e scelte intelligenti e di una programmazione seria che tenga conto di uno sviluppo **portuale** ecosostenibile e che privilegi la logistica (e non la ostacoli), il turismo (e non lo ostacoli) e che sia realmente e concretamente al servizio del territorio di appartenenza (il Salento). Auspichiamo pertanto che il Piano regolatore **portuale** si integri con il Prg, entrambi in fase di elaborazione». In particolare, le sigle ambientaliste chiedono «a tutti i rappresentanti politici che si esprimano



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

in favore di procedure includenti sempre l' iter dello studio di fattibilità e la Valutazione di impatto ambientale anche nel caso del deposito costiero come previsto dalla normativa in vigore». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Prete, riconfermato presidente AdSP Mar Ionio - Propeller Taranto: "Segnale importante"

Sergio Prete confermato alla guida dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio.

TARANTO - Sergio Prete confermato dalla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per il prossimo quadriennio. "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 di rilancio dello scalo jonico". Lo si legge in una nota del Propeller Club Port of Taras a firma del presidente, Michele Conte, che insieme al consiglio direttivo, esprimono soddisfazione per l'avvenuta nomina e riconferma. "Sappiamo con certezza che il compito assegnato al presidente Prete" - continua il Club - 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."



Il Nautilus

Taranto

Sergio Prete nominato Presidente dell' AdSP Mare Ionio

Roma. L' On. le Paola De Micheli, Ministra delle Infrastrutture e Trasporti, ha formalizzato la nomina al Prof. Sergio Prete quale

Abele Carruezzo

Il Prof. **Sergio Prete**, con questo decreto della Ministra De Micheli è confermato al suo secondo mandato per altri quattro anni alla guida dell' AdSP del Mare Ionio. L' iter del decreto di nomina si è concluso dopo le dovute procedure, d' intesa con la Regione Puglia e le due audizioni parlamentari nelle Commissioni specifiche di Camera e Senato.



Sergio Prete resta alla guida del mar Ionio

Molo polisettoriale, crociere e siderurgia nei prossimi quattro anni

LIVORNO Riconferma per altri quattro anni anche per Sergio Prete, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, che abbiamo raggiunto via Zoom. Con Prete parliamo di molo polisettoriale: Nei prossimi mesi il terminal sarà arredato in modo idoneo per consentire la crescita dei traffici e accogliere nuove navi. Cosa che gioverà anche all'occupazione ci spiega. La riqualificazione del terminal si concluderà entro il 2021 con la fine dei dragaggi che porteranno il fondale a 16,5 metri, mentre entro l'estate verrà completato l'intervento per il potenziamento ferroviario. La capacità finale del terminal è di 2-2 milioni e mezzo di container. La società Yilport doveva arrivare a 1 milione in cinque anni, la pandemia posticiperà questo traguardo. Le ultime due domande le lasciamo per parlare di crociere e siderurgia. Quest'anno, che potrebbe protrarsi anche fino al 2021, di stop ai viaggi in mare è stato sfruttato dall'Authority per un'attività di marketing che preparasse tutto il territorio alla ripartenza. Sul settore siderurgico, da quel che apprendiamo -dice il presidente Sergio Prete- sembra in arrivo una nuova fase societaria. La presenza di traffici industriali potrebbe contribuire a una ripresa repentina del porto che dovrebbe però rivedere l'uso di alcune aree. Speriamo -conclude- di avere a breve certezze sul futuro dello stabilimento.

Redazione

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline is 'Sergio Prete resta alla guida del mar Ionio' with a sub-headline 'Molo polisettoriale, crociere e siderurgia nei prossimi quattro anni'. Below the headline is a video player with the message 'Your browser can't play this video. Learn more'. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Rosol: "Lavorare bene per risolvere questione tassazione"', 'Sergio Prete resta alla guida del mar Ionio', 'Il futuro di Corigliano Calabro', 'Costa Toscana: il vanto toscano', and 'Carica eccezionale spedita da Fortuna in Cina'. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' such as 'Il futuro di Corigliano Calabro' and 'Rosol: "Lavorare bene per risolvere questione tassazione"'. A button 'ARRIVATI O SPETTATI IL LOGO' is also visible.

AdSP Taranto, confermato Prete

di Redazione

Sergio Prete è stato confermato per il secondo mandato quadriennale alla guida dell' Autorità di sistema portuale del Mar Jonio, **porto di Taranto**. 'E' una notizia importante per la continuità dell' attività di gestione dell' ente - ha commentato il Sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti, Sen. Mario Turco - 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'. Avvocato, originario di **Taranto**, nel suo precedente mandato Prete ha saputo dare un nuovo impulso al traffico contenitori nello scalo pugliese, affidando in concessione al gruppo turco Yilport Holding AS il Molo Polisetoriale del **porto di Taranto**.

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo » [Me](#) [G+](#) [in](#) [a](#) [Q](#)



The screenshot shows the website 'PORT NEWS' with the subtitle 'Maggazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main headline is 'AdSP Taranto, confermato Prete' dated '15 Gennaio 2021 - News'. Below the headline is a photo of the port terminal building. To the right is a navigation menu with categories like 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'navale', 'Infrastrutture', 'Logistica Portuale', 'Porto di Livorno', 'Riforma portuale', 'Delrio Rinfuse Liquide', 'Shipping', and 'Traffici'. The article text is partially visible on the left side of the screenshot.

Stazione marittima a molo Marullo

Milazzo. Parlarne di questi tempi sembra un azzardo, ma sicuramente rendere concreto ciò che sino ad ora è rimasto solo sulla carta appare doveroso. Ci riferiamo alla stazione marittima a servizio sia del molo Marullo, attuale banchina di attracco delle unità crocieristiche che l' **Autorità portuale** ha pianificato per Milazzo. Una infrastruttura che, al pari della banchina che un giorno sarà completata (almeno si spera), potrebbe dare un grosso aiuto per il rilancio di un porto che ha spazi di manovra sempre più ristretti non solo dal punto di vista operativo ma degli stessi flussi di traffico. Un porto che, senza investimenti, rischia di essere solo al servizio della residuale attività commerciale e del traffico per le Eolie sino a quando le altre località vicine non si organizzeranno con le attuali compagnie di navigazione. Ecco perché occorre accelerare sulla progettualità della stazione marittima nell' ottica anche del progetto di allungamento dell' attuale molo foraneo di ulteriori 100 metri. La superficie complessiva del terminal passeggeri - secondo le indicazioni fornite - dovrà essere pari a 740 mq con sala d' attesa provvista di idonee sedute, desk check-in, servizi igienici, uffici, linee controllo security passeggeri, linee controllo bagagli, infopoint passeggeri. All' esterno previste anche aree di sosta per bus. Particolare assolutamente non di secondo piano è quello che ci sono i fondi per realizzarla e che comunque non sarebbe un' alternativa all' attuale Terminal degli aliscafi che potrebbe essere spostato. Si lavori dunque sulla stazione marittima e, al tempo stesso, si avvii, una volta per tutte, una collaborazione istituzionale tra Amministrazione e **Autorità** di sistema per svolgere quell' azione di coinvolgimento delle compagnie a testare il porto offrendo anche efficienza e competitività dei servizi da rendere. Siamo certi che i riscontri arriveranno da un settore quello dei mega yacht. r.m. Un' opera indispensabile per potenziare il trasporto da e per le Isole Eolie.



AP Gioia Tauro: illustrate le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di Corigliano Calabro

(FERPRESS) Gioia Tauro, 15 GEN Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore portuale e per fare il punto sulle attività poste in essere dall'Autorità portuale di Gioia Tauro per lo sviluppo e la sicurezza nel **porto** di **Corigliano** Calabro si è tenuta, questa mattina, una riunione in video conferenza, indetta dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. Presenti all'incontro, anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell'Area Tecnica Carmela De Maria. Hanno preso parte all'incontro la senatrice Rosa Silvana Abate, il sindaco di **Corigliano** Rossano, Flavio Stasi, insieme al vicesindaco Claudio Vincenzo Malavolta, e il comandante della locale Capitaneria di **porto** Albero Mandrillo. In un'atmosfera di grande cordialità e piena collaborazione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di **Corigliano** Calabro. Nello specifico, è stata ipotizzata la realizzazione di una specifica banchina dedicata allo sviluppo del settore crocieristico dello scalo. Nel contempo, Agostinelli ha presentato, in variante all'attuale pianificazione, una proposta di redistribuzione di tutte le banchine, al fine di migliorare la funzionalità dell'intera infrastruttura portuale. Si tratta di una nuova predisposizione delle diverse aree che terrà conto, anche, dell'attività della pesca, a cui saranno destinate banchine dedicate, e del diporto nautico, settore a cui si intende dare un significativo sviluppo, da inserire in un complessivo progetto di maggiore sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Nel corso della riunione, i presenti hanno voluto conoscere l'andamento dello stato attuale delle attività programmate per la crescita dello scalo e per la sua sicurezza. Tra i punti evidenziati, Agostinelli ha illustrato le attività poste in essere per la sicurezza del pontile mobile presente in **porto**. Nei giorni scorsi, è stata completata l'indagine, attraverso l'intervento di una società di sommozzatori, intorno allo stato di sicurezza del pontile ed è stata, quindi, assunta la decisione di procedere, a breve, ai lavori di manutenzione ordinaria ritenuti necessari. La riunione si è, quindi, conclusa dandosi appuntamento ad un successivo incontro per la definitiva determinazione delle varianti al Piano regolatore del **porto** di **Corigliano** Calabro, previa consultazione del classe politica locale, dell'Amministrazione comunale, dell'Autorità marittima, del categoria della pesca e dell'Associazionismo, per meglio assicurare il relativo sviluppo dello scalo.



Il futuro di Corigliano Calabro

Presentate le proposte di variante al Piano regolatore portuale

GIOIA TAURO Quale sviluppo per il porto di Corigliano Calabro? Se ne è discusso stamani nella video conferenza indetta dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, con riguardo in particolare alle proposte di variante al Piano regolatore portuale e alle attività dell'Autorità portuale di Gioia Tauro per lo sviluppo e la sicurezza nel porto. È stato Agostinelli a illustrare l'ipotesi di realizzazione di una specifica banchina dedicata allo sviluppo del settore crocieristico dello scalo e una proposta di redistribuzione di tutte le banchine, al fine di migliorare la funzionalità dell'intera infrastruttura portuale. La nuova predisposizione delle aree terrà conto anche, dell'attività della pesca, a cui saranno destinate banchine dedicate, e del diporto nautico, settore a cui si intende dare un significativo sviluppo, da inserire in un complessivo progetto di maggiore sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Tra i punti evidenziati a proposito dell'andamento delle attività programmate per la crescita dello scalo, Agostinelli ha illustrato quelle intraprese per la sicurezza del pontile mobile in porto. Nei giorni scorsi, è stata completata l'indagine, attraverso l'intervento di una società di sommozzatori, intorno allo stato di sicurezza del pontile ed è stata, quindi, assunta la decisione di procedere, a breve, ai lavori di manutenzione ordinaria ritenuti necessari. Ora, prima della definitiva determinazione delle varianti al Piano regolatore del porto di Corigliano Calabro, la consultazione del classe politica locale, dell'Amministrazione comunale, dell'Autorità marittima, del categoria della pesca e dell'associazionismo, per meglio assicurare il relativo sviluppo dello scalo.

Redazione

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI SRL'. The main article is titled 'Il futuro di Corigliano Calabro' with the subtitle 'Presentate le proposte di variante al Piano regolatore portuale'. The article is dated 'Venerdì 12 gennaio 2020' and is by 'Redazione'. There is a 'PUNTO!' badge. Below the article title is a large aerial photograph of the port area. To the right of the article is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e regione', and 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' with small article thumbnails. At the bottom of the article preview, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'PAROLE CHIAVE' sections.

Sviluppo e sicurezza nel porto di Corigliano Calabro, riunione operativa all' Autorità portuale di Gioia Tauro

Redazione ReggioTV

Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore portuale e per fare il punto sulle attività poste in essere dall' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** per lo sviluppo e la sicurezza nel porto di Corigliano Calabro si è tenuta, questa mattina, una riunione in video conferenza, indetta dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. Presenti all' incontro, anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell' Area Tecnica Carmela De Maria. Hanno preso parte all' incontro la senatrice Rosa Silvana Abate, il sindaco di Corigliano Rossano, Flavio Stasi, insieme al vicesindaco Claudio Vincenzo Malavolta, e il comandante della locale Capitaneria di porto Albero Mandrillo. In un' atmosfera di grande cordialità e piena collaborazione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di Corigliano Calabro. Nello specifico, è stata ipotizzata la realizzazione di una specifica banchina dedicata allo sviluppo del settore crocieristico dello scalo. Nel contempo, Agostinelli ha presentato, in variante all' attuale pianificazione, una proposta di redistribuzione di tutte le banchine, al fine di migliorare la funzionalità dell' intera infrastruttura portuale. Si tratta di una nuova predisposizione delle diverse aree che terrà conto, anche, dell' attività della pesca, a cui saranno destinate banchine dedicate, e del diporto nautico, settore a cui si intende dare un significativo sviluppo, da inserire in un complessivo progetto di maggiore sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Nel corso della riunione, i presenti hanno voluto conoscere l' andamento dello stato attuale delle attività programmate per la crescita dello scalo e per la sua sicurezza. Tra i punti evidenziati, Agostinelli ha illustrato le attività poste in essere per la sicurezza del pontile mobile presente in porto. Nei giorni scorsi, è stata completata l' indagine, attraverso l' intervento di una società di sommozzatori, intorno allo stato di sicurezza del pontile ed è stata, quindi, assunta la decisione di procedere, a breve, ai lavori di manutenzione ordinaria ritenuti necessari. La riunione si è, quindi, conclusa dandosi appuntamento ad un successivo incontro per la definitiva determinazione delle varianti al Piano regolatore del porto di Corigliano Calabro, previa consultazione del classe politica locale, dell' Amministrazione comunale, dell' **Autorità** marittima, del categoria della pesca e dell' associazionismo, per meglio assicurare il relativo sviluppo dello scalo. 15-01-2021 14:33.



IN VIDEOCONFERENZA

Sviluppo e sicurezza nel porto di Corigliano Calabro, riunione operativa all'Autorità portuale di Gioia Tauro

Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore portuale e per fare il punto sulle attività poste in essere dall' Autorità portuale di Gioia Tauro per lo sviluppo e la sicurezza nel porto di Corigliano Calabro si è tenuta, questa mattina, una riunione in video conferenza, indetta dal commissario straordinario Andrea Agostinelli.

Presenti all' incontro, anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell' Area Tecnica Carmela De Maria.

Hanno preso parte all' incontro la senatrice Rosa Silvana Abate, il sindaco di Corigliano Rossano, Flavio Stasi, insieme al vicesindaco Claudio Vincenzo Malavolta, e il comandante della locale Capitaneria di porto Albero Mandrillo.

In un' atmosfera di grande cordialità e piena collaborazione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di Corigliano Calabro. Nello specifico, è stata ipotizzata la realizzazione di una specifica banchina dedicata allo sviluppo del settore crocieristico dello scalo. Nel contempo, Agostinelli ha presentato, in variante all' attuale pianificazione, una proposta di redistribuzione di tutte le banchine, al fine di migliorare la funzionalità dell' intera infrastruttura portuale. Si tratta di una nuova predisposizione delle diverse aree che terrà conto, anche, dell' attività della pesca, a cui saranno destinate banchine dedicate, e del diporto nautico, settore a cui si intende dare un significativo sviluppo, da inserire in un complessivo progetto di maggiore sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali.

Nel corso della riunione, i presenti hanno voluto conoscere l' andamento dello stato attuale delle attività programmate per la crescita dello scalo e per la sua sicurezza. Tra i punti evidenziati, Agostinelli ha illustrato le attività poste in essere per la sicurezza del pontile mobile presente in porto. Nei giorni scorsi, è stata completata l' indagine, attraverso l' intervento di una società di sommozzatori, intorno allo stato di sicurezza del pontile ed è stata, quindi, assunta la decisione di procedere, a breve, ai lavori di

Riunione sulle attività poste in essere dall' Autorità portuale di Gioia Tauro per lo sviluppo e la sicurezza nel porto di Corigliano Calabro

Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore portuale e per fare il punto sulle attività poste in essere dall' Autorità portuale di Gioia Tauro per lo sviluppo e la sicurezza nel porto di Corigliano Calabro si è tenuta una riunione, indetta dal commissario straordinario Andrea Agostinelli

Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore portuale e per fare il punto sulle attività poste in essere dall' Autorità portuale di Gioia Tauro per lo sviluppo e la sicurezza nel porto di Corigliano Calabro si è tenuta, questa mattina, una riunione in video conferenza, indetta dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. Presenti all' incontro, anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell' Area Tecnica Carmela De Maria. Hanno preso parte all' incontro la senatrice Rosa Silvana Abate, il sindaco di Corigliano Rossano, Flavio Stasi, insieme al vicesindaco Claudio Vincenzo Malavolta, e il comandante della locale Capitaneria di porto Albero Mandrillo. In un' atmosfera di grande cordialità e piena collaborazione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di Corigliano Calabro. Nello specifico, è stata ipotizzata la realizzazione di una specifica banchina dedicata allo sviluppo del settore crocieristico dello scalo. Nel contempo, Agostinelli ha presentato, in variante all' attuale pianificazione, una proposta di redistribuzione di tutte le banchine, al fine di migliorare la funzionalità dell' intera infrastruttura portuale. Si tratta di una nuova predisposizione delle diverse aree che terrà conto, anche, dell' attività della pesca, a cui saranno destinate banchine dedicate, e del diporto nautico, settore a cui si intende dare un significativo sviluppo, da inserire in un complessivo progetto di maggiore sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Nel corso della riunione, i presenti hanno voluto conoscere l' andamento dello stato attuale delle attività programmate per la crescita dello scalo e per la sua sicurezza. Tra i punti evidenziati, Agostinelli ha illustrato le attività poste in essere per la sicurezza del pontile mobile presente in porto. Nei giorni scorsi, è stata completata l' indagine, attraverso l' intervento di una società di sommozzatori, intorno allo stato di sicurezza del pontile ed è stata, quindi, assunta la decisione di procedere, a breve, ai lavori di manutenzione ordinaria ritenuti necessari. La riunione si è, quindi, conclusa dandosi appuntamento ad un successivo incontro per la definitiva determinazione delle varianti al Piano regolatore del porto di Corigliano Calabro, previa consultazione del classe politica locale, dell' Amministrazione comunale, dell' Autorità marittima, del categoria della pesca e dell' Associazionismo, per meglio assicurare il relativo sviluppo dello scalo.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

ZES Calabria al via primo vertice sul programma

GIOIA TAURO L'anno nuovo è iniziato con un fitto programma di incontri per il Comitato d'Indirizzo della ZES Calabria. Il commissario governativo Rosanna Nisticò, lo scorso 7 gennaio, ha riunito i membri per tracciare i passi del suo programma. Presenti all'incontro, in modalità remoto, il commissario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri Ministero per il Sud, Bianca Maria Scalett, e il dirigente Fabrizio Criscuolo per la Regione Calabria. Alla riunione hanno, altresì, partecipato, invitati dal commissario Nisticò, il segretario generale dell'Autorità Portuale Pietro Preziosi e il dirigente dell'area Demanio Pasquale Faraone, il dirigente del Settore Coordinamento ZES della Regione Calabria, Francesco Venneri, e Davide Miggiano delegato della Direzione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Reggio Calabria. Tra i diversi punti all'ordine del giorno la stipula del protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane, il Comitato d'Indirizzo della Zona Economia Speciale e l'Autorità Portuale per disciplinare la presenza di un rappresentante dell'Agenzia delle Dogane in seno al Comitato d'Indirizzo ZES Calabria. Al centro dell'incontro, il commissario governativo Rosanna Nisticò ha illustrato le linee guida adottate per redigere un'articolata offerta della Zona Economica Speciale. L'obiettivo è quello di illustrare le diverse aree, presenti all'interno della sua delimitazione, attraverso l'acquisizione di ogni elemento utile ad identificare le peculiarità dei diversi territori e, quindi, le rispettive opportunità di sviluppo. Si punta ad elaborare una complessiva proposta per attrarre nuovi possibili investitori, da presentare in diverse occasioni, anche, attraverso la creazione di uno specifico portale internet di promozione della ZES Calabria. A conclusione della riunione, il commissario governativo della ZES Calabria, Rosanna Nisticò, ha illustrato il calendario dei successivi incontri del Comitato d'Indirizzo al fine di determinare un articolato programma di lavoro. L'obiettivo è quello di mappare e valorizzare gli strumenti normativi di sviluppo offerti dalla istituzione della Zona Economica Speciale in Calabria.



Gioia Tauro su Zen Yacht legittime le decisioni dell'AdSP

GIOIA TAURO L'Autorità Portuale non è tenuta a risarcire la Zen Yacht per la mancata realizzazione della Darsena Portuale. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria riferisce una nota dell'AdSP 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.



Dibattito sullo sviluppo del porto di Schiavonea

Antonella Balestrieri Il porto di Schiavonea di Corigliano resta tra le priorità della senatrice Rosa Silvana Abate, che ne segue con costante attenzione l'evoluzione di specifici lavori per migliorarne la fruibilità e per assumere la forma e il valore strategico che gli competono». Importanti novità arrivano a conclusione di una riunione ad hoc che si è svolta nella mattinata di ieri e alla quale hanno preso parte l' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro, la Capitaneria di Porto locale e l' amministrazione comunale. Un' ampia e partecipata discussione sulle proposte di variante al Piano regolatore **portuale** e per fare il punto sulle attività poste in essere dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro per lo sviluppo e la sicurezza nel porto di Corigliano. L' Ammiraglio Andrea Agostinelli, Commissario straordinario dell' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro, ha riferito dello stato dei lavori che interessano tutta la struttura di Schiavonea. Ripresa l' opera per l' allaccio dell' impianto elettrico, sospesa a causa della pandemia. Si è tornato a parlare del progetto e recupero della banchina mobile, la cui realizzazione era stata lasciata a metà dalla Lega Navale, creando una situazione di pericolo. Ampia attenzione sulla realizzazione della banchina crocieristica. L' ammiraglio Agostinelli ha portato all' attenzione dei presenti una proposta studiata dai tecnici dell' **Autorità Portuale** e che sarà al centro della discussione di un prossimo tavolo tecnico. Procedono anche i lavori per l' incameramento e la delimitazione del Porto nonostante continuino le difficoltà nel reperire la documentazione necessaria alle suddette procedure a causa della scarsa collaborazione di determinati soggetti interessati. Continua anche l' iter per un possibile ampliamento e potenziamento della struttura doganale di Corigliano Rossano, nell' ambito dell' imminente riorganizzazione che vedrà anche l' istituzione della Direzione Regionale delle Dogane in Calabria. «Il direttore generale delle Dogane, Marcello Minenna - racconta la senatrice - ha fatto visita all' ufficio delle dogane di Corigliano Rossano sito presso lo stesso porto per un' ispezione». La riunione si è, quindi, conclusa dandosi appuntamento ad un successivo incontro per la definitiva determinazione delle varianti al Piano regolatore. Riunione nella sede dell' **autorità portuale** di Gioia Tauro.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia

Porti galluresi, il Pot apre nuovi orizzonti

Approvato il Piano operativo triennale dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna, per i due porti galluresi si aprono nuovi orizzonti. Sia nella nautica da diporto sia nel traffico passeggeri. Nello scalo di Olbia saranno revisionate le aree di accesso al porto con conseguenti ricadute sulla viabilità, saranno aperte alla libera fruizione la Stazione marittima e le attività commerciali e verranno riqualficati i servizi per passeggeri e crocieristi. Ottenuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei Lavori pubblici sugli adeguamenti tecnici funzionali adottati dall' Authority, Il Molo Brin accoglierà i diportisti, con 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. A Golfo Aranci, 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. Per la nautica previsto l' incremento di attività di rimessaggio e l' individuazione di aree destinate alla nautica turistica, in accordo con l' amministrazione comunale. Tania Careddu.



Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Grimaldi chiede al Mit di liberalizzare più linee con la Sardegna e minaccia azioni legali

Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi di Napoli, è intervenuto sul tema della continuità marittima a pochi giorni dal bando delle nuove gare per assegnare i contributi pubblici per le tratte che non verranno lasciate al libero mercato. In una video intervista con il Messaggero Marittimo, l'esperto armatore partenopeo si è detto soddisfatto per la scelta presa dal Ministero dei trasporti di interrompere l'erogazione di contributi pubblici su quattro linee, ma ha aggiunto si può fare di più. Per ora è stato deciso dal Governo che i collegamenti Genova Olbia, Napoli Palermo, Ravenna Catania e Livorno Cagliari torneranno al libero mercato, mentre saranno ancora sovvenzionate le tratte Napoli Cagliari, Civitavecchia Cagliari Arbatax, Civitavecchia Olbia e Cagliari Palermo. Proprio a proposito di quest'ultima linea fra Sicilia e Sardegna (da pochi giorni servita anche da Grimaldi senza contributi pubblici), il numero uno di Grimaldi Group dice: Noi ora operiamo tra Palermo e Cagliari con una nave che si chiama Venezia, moderna, costruita in Italia, molto efficiente e non chiediamo soldi. Questa linea, secondo quanto si legge sui giornali, verrà ancora sovvenzionata pur essendo là impiegata (da Tirrenia, ndr) in passato una nave greca, costruita in Giappone e parzialmente con equipaggio greci (Ariadne, ndr) e oggi a sostituzione di quella c'è una nave di 42 anni e comprata all'estero (Moby Corse, ndr) che opera in quel servizio in concorrenza con la mia. Mi deve dire una ragione al mondo per cui quella nave deve ricevere i soldi (dallo Stato, ndr) e la mia deve operare in regime di concorrenza. Grimaldi, il quale va detto opera anch'egli in taluni casi navi costruite o acquistate all'estero (mediamente più moderno), con equipaggi anche comunitario, a questo punto aggiunge: Si rischia che io dovrò fare causa allo Stato perché alimentano una concorrenza sleale. Non si può chiamare in altra maniera. Detto ciò l'amministratore delegato di Grimaldi Group fa comunque un plauso alla ministra De Micheli per la scelta di interrompere l'erogazione di contributi pubblici su quattro linee. È un qualcosa che è stato finalmente fatto ma andava fatto molti anni fa. Il mercato non è fallito grazie a Grimaldi. Il motivo per cui il Ministero ha potuto fare questa scelta è perché esiste Grimaldi. Se Grimaldi non avesse fatto il servizio senza sussidi si sarebbe continuato a dare soldi a un armatore che operava in monopolio. Siamo la motivazione per cui la ministra ha potuto fare questo decreto di liberalizzazione. Infine l'auspicio dell'armatore è che lo faccia anche per altre linee.



Shipping Italy

Cagliari

Le nuove banchine e i trasferimenti di traffici previsti nei porti sardi dal 2021 al 2023

Mandato in archivio un non facile 2020, l'Autorità di Sistema Portuale 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. Il Comitato di gestione della port authority guidata da Massimo Deiana ha appena approvato il Piano Operativo Triennale 2021-2023, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, insieme agli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF) ai Piani Regolatori di Cagliari ed Olbia. Fulcro del nuovo Pot è la pianificazione delle funzioni future dei sette porti di sistema. Più nel dettaglio per Cagliari la pianificazione del 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 spiega la port authority 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 Porto Torres il Pot prevede la tanto attesa 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 a 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. 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 e 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 si legge ancora nella nota dell'AdSP. 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 e il pieno utilizzo, con il completamento e i dragaggi degli specchi acquei, della banchina est. Infine per lo scalo di Santa Teresa è previsto il prolungamento dell'attuale banchina per consentire la sosta di due unità e la realizzazione di un nuovo piazzale per i mezzi in imbarco.



PORTO La senatrice Abate segue l'evoluzione degli eventi

Modifiche al "Piano"

Lo strumento regolatore dell'area al vaglio dell'autorità

Si è tenuta nella mattinata di ieri una riunione in video conferenza, indetta dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore portuale e per fare il punto sulle attività poste in essere dall'Autorità portuale di Gioia Tauro per lo sviluppo e la sicurezza nel porto di Schiavonea della Città di Corigliano-Rossano. All'incontro erano presenti anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scar cella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell'Area Tecnica Carmela De Maria. Hanno preso parte all'iniziativa altresì la senatrice Rosa Silvana Abate, il sindaco di Corigliano-Rossano, Flavio Stasi, insieme al vicesindaco Claudio Vincenzo Malavolta, e il comandante della locale Capitaneria di porto Albero Mandrillo. Il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di Schiavonea. Nello specifico, è stata ipotizzata la realizzazione di una specifica banchina dedicata allo sviluppo del settore crocieristico dello scalo. Nel contempo, Agostinelli ha presentato, in variante all'attuale pianificazione, una proposta di redistribuzione di tutte le banchine, al fine di migliorare la funzionalità dell'intera infrastruttura portuale. Si tratta di una nuova predisposizione delle diverse aree che terrà conto, anche, dell'attività della pesca, a cui saranno destinate banchine dedicate, e del diporto nautico, settore a cui si intende dare un significativo sviluppo, da inserire in un complessivo progetto di maggiore sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Nel corso della riunione, i presenti hanno voluto conoscere l'andamento dello stato attuale delle attività programmate per la crescita dello scalo e per la sua sicurezza. Tra i punti evidenziati, Agostinelli ha illustrato le attività poste in essere per la sicurezza del pontile mobile presente in porto. Nei giorni scorsi, è stata completata l'indagine, attraverso l'intervento di una società di sommozzatori, intorno allo stato di sicurezza del pontile ed è stata, quindi, assunta la decisione di procedere, a breve, ai lavori di manutenzione ordinaria ritenuti necessari. La prossima riunione servirà per la definitiva determinazione delle varianti al Piano regolatore del porto, previa consultazione del classe politica locale, dell'Amministrazione comunale, dell'Autorità marittima, del categoria della pesca e dell'associazionismo, per meglio assicurare il relativo sviluppo dello scalo. "Possiamo finalmente dire - ha sostenuto il vice sindaco Malavolta - che la questione porto è stata messa sul binario giusto e che, come Amministrazione, continueremo a seguirla con attenzione fino a quando non saranno realizzate tutte le opere necessarie per poter generare il giusto tipo di sviluppo, la giusta dignità al porto ed al suo territorio." La senatrice Abate comunica poi la propria richiesta di far ampliare e potenziare la struttura doganale di Corigliano-Rossano.



La Sicilia

Catania

Infrastrutture in Sicilia la Cgil a Stato e Regione «Serve cabina di regia»

Falcone: «Con Anas in gara entro il 2022 opere per 800 milioni» La ministra De Micheli: «Unificare società di gestione degli aeroporti»

Giuseppe BiancaPalermo. «La Sicilia è destinata a essere app logistica del Mediterraneo, ma anche culturale, turistica ed energetica. Il bisogno di cambiamenti e le riforme diventano essenziali, ma occorrono legalità, riduzione dei tempi e semplificazione». Per Maurizio Landini, segretario generale della Cgil, intervenuto ieri alla tavola rotonda on line "Mettiamo i trasporti sulla buona strada", organizzata dalla Cgil siciliana, il nodo delle infrastrutture in Sicilia rimane il muro su cui va a sbattere costantemente il territorio siciliano, dai collegamenti all' attrattività turistica e commerciale. Di questo si è occupato ieri il sindacato nell' incontro a cui hanno preso parte, oltre a Landini, Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e dei trasporti, e Marco Falcone, assessore regionale a Infrastrutture e Trasporti. Tra i partecipanti che hanno fornito il loro contributo, Valerio Mele, direttore Anas Sicilia, Roberto Pagone, responsabile area Sud investimenti Rfi, Giovanni Pistorio, segretario della Fillea Sicilia, Stefano Malorgio, segretario generale nazionale Filt, Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia occidentale, e Francesco Lucchesi, segretario regionale Cgil, che ha coordinato il dibattito. Per impattare sugli effetti della frammentazione delle competenze che provocano dispersione delle risorse e un allungamento dei tempi, la Cgil ha proposto l' istituzione di una cabina di regia regionale. Le criticità più evidenti rimangono la scarsa accessibilità ai poli di interesse turistico e alle aree interne, gli eccessivi tempi di viaggio e l' inefficienza dei sistemi di trasporto. «A conti fatti - ha detto Franco Spanò, segretario della Filt regionale in apertura - oggi la condizione di insularità costa alla Sicilia 8 miliardi l' anno. Si aggiungono i problemi dei collegamenti interni. Per questo - ha incalzato - occorrono investimenti in infrastrutture , ma anche la velocizzazione della spesa». Proprio sugli aeroporti, la ministra Paola De Micheli ha voluto specificare come «è evidente che abbiamo una mole di investimenti privati rivisti accelerati e puntualizzati alla luce del Piano sugli aeroporti nazionali. Si tratta di previsioni di traffico e di specializzazioni che possono ricadere sulle società, la cui unificazione è auspicabile, anche se hanno una gestione di natura privatistica». L' assessore Marco Falcone ha pure ribadito «che ognuno deve fare la sua parte ed essere pungolo per le istituzioni» apprezzando il focus della Cgil sulle condizioni strutturali. «Nel prossimo futuro - ha aggiunto - contiamo di mandare in gara con Anas da qui al 2022 dai 600 agli 800 milioni di euro di opere. Abbiamo messo in sicurezza il Tpl sino al 2026 e quello per le isole minori per altri 326 milioni». Preoccupato Stefano Malorgio: «Ci si avvia a una profonda ristrutturazione del settore. Non si torna alla normalità solo con il vaccino, è una lunga trasformazione di **sistema** nel dopo-pandemia, cambia la mobilità delle persone e delle merci. Il 2021 è l' anno decisivo e inciderà anche la fine del blocco dei licenziamenti». Mentre per Giovanni Pistorio «serve un confronto serrato con ogni stazione appaltante e i singoli cantieri anche per sventare i tentativi di infiltrazione della criminalità». A tirare le conclusioni ci ha pensato il segretario generale siciliano Cgil, Alfio Mannino: «Con il dibattito di oggi - ha commentato - abbiamo voluto gettare le basi per un confronto che deve ora spostarsi sui tavoli istituzionali», aggiungendo che «al governo nazionale chiediamo di sostenere tutte le iniziative utili



La Sicilia

Catania

a garantire la continuità territoriale, a partire dalla velocizzazione del trasporto marittimo sullo Stretto».

Milano Finanza

Palermo, Termini Imerese

Normanni, Aquile & Elefanti

L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale ha aggiudicato oggi i lavori di dragaggio del porto di Termini Imerese. L' importo di gara è di oltre 23 milioni. Tre sono state le buste presentate dopo la pubblicazione del bando, con base d' asta di oltre 26 milioni. L' offerta economicamente più vantaggiosa è risultata quella consegnata dal raggruppamento di imprese R.C.M. srl e Sidra spa. Il progetto è finanziato con i fondi europei (PON infrastrutture e reti 2014/2020 - asse II - linea di azione II.1.1.) e prevede i lavori di dragaggio al fine di garantire un' adeguata profondità dei fondali, eliminando le attuali difficoltà di accesso nel porto di Termini Imerese, e per consentire le manovre di ormeggio di navi con un pescaggio maggiore di quello attualmente consentito. I lavori dureranno 600 giorni. Nei giorni scorsi si è tenuto un vertice a Palazzo d' Orléans per fare il punto sui lavori nella costa termitana. (riproduzione riservata)



Porto, aggiudicati i lavori di dragaggio

L' **Autorità** di **sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale ha aggiudicato, ieri, i lavori di dragaggio del porto di Termini Imerese. L' importo di gara è di oltre 23 milioni. L' offerta economicamente più vantaggiosa è risultata quella consegnata dal raggruppamento di imprese R.C.M. srl e Sidra spa. I lavori dureranno 600 giorni. È dell' altro ieri il vertice a Palazzo Orleans convocato dal presidente della Regione Nello Musumeci per fare il punto sulla riqualificazione della costa termitana.



Verrà interamente sostituita la passerella -pontile

Al via i lavori per la sostituzione integrale delle doghe in legno della passerella -pontile lungo la Cala, al porto di Palermo. L' **Autorità** di **sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale presieduta da Pasqualino Monti ha affidato i lavori per 62 mila euro all' impresa «Picone Serramenti», che avrà il compito di sostituire le doghe con una tipologia di legno molto più resistente. Il cantiere aprirà la prossima settimana. Si attende l' arrivo del materiale, in ritardo a causa dei problemi logistici creati dalla pandemia. La sostituzione delle doghe avverrà al massimo in un paio di settimane. La passerella in legno è lunga 105 metri e larga 4, per una superficie complessiva di 420 metri quadrati.



(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

Trasporti, 1,5 mln per studio di fattibilità del tunnel di Palermo

Dal Ministero Infrastrutture e Trasporti arrivano a Palermo i primi fondi per lo studio di fattibilità del nuovo tunnel sotterraneo di 12 km che, nei progetti, consentirebbe di attraversare il capoluogo siciliano collegando al porto le due autostrade per Catania e per Trapani senza passare dalla circonvallazione. A dare l'annuncio di questo primo tassello dell'opera è il deputato nazionale del M5S Adriano Varrica. "Grazie ad un'azione di pressione - afferma Varrica - siamo riusciti a recuperare un milione e mezzo di euro di fondi ministeriali che il Comune non aveva richiesto. Queste risorse potevano essere destinate esclusivamente a studi di fattibilità di opere strategiche per la nostra città ed è per questo che la scelta è caduta sul collegamento tra porto e circonvallazione per il quale esisteva un protocollo d'intesa tra Comune, **Autorità portuale**, Provveditorato e Anas. Grazie a questo passaggio saremo nelle condizioni di valutare più nel dettaglio costi e benefici di quest'opera potenzialmente rilevante".

The screenshot shows the Adnkronos website interface. At the top, there is a navigation bar with the Adnkronos logo and a search bar. Below the navigation bar, there is a main header with the text 'ULTIMA ORA' and a list of categories: POLITICA, ECONOMIA, CRONACA, SPETTACOLI, SALUTE, LAVORO, SOSTENIBILITÀ, INTERNAZIONALE, UNIONE EUROPEA. The main content area features the article title 'Trasporti, 1,5 mln per studio di fattibilità del tunnel di Palermo' with a sub-headline 'Zona rossa per Lombardia, Sicilia e Bolzano: Forti manie'. Below the title, there is a date '15 gennaio 2021' and a small image of a person in an orange safety vest. To the right of the article, there is a sidebar with a 'Prima pagina' section and other news items like 'Report Isr: "Rt a 1.09, rischio epidemia incontrollata"' and 'Nuovo dpcm 16 gennaio, Conte firma: misure e regole'.

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Infrastrutture, Pasqualino Monti: "Servono piani integrati e sviluppo industriale"

Le parole del presidente dell' Autorità Portuale Sicilia Occidentale

Emilio Scibona

Intervenuto durante il webinar " Mettiamo i trasporti su una buona strada " organizzato da Cgil Sicilia il Presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** ha parlato della situazione infrastrutturale della Sicilia. In prima battuta **Monti** ha spiegato come la posizione logistica sia, in assenza di sviluppo industriale, un vantaggio solamente potenziale: ' La Sicilia certamente oggi si trova in una posizione geografica meravigliosa però non vorrei che questa sua posizione favorevole rispetto al traffico e alla potenzialità che si potrebbero creare rimanesse come la famosa frase 'una meravigliosa piattaforma adagiata sul Mediterraneo '. Diventa fondamentale per il paese e per la Sicilia avere una rete intermodale che funzioni molto bene. La domanda che dobbiamo farci non è cosa ci offre il mercato ma cosa noi offriamo al mercato. Noi abbiamo in Sicilia dei porti che sono dei porti di ingresso ne piccoli ne grandi, giusti per il mercato siciliano ma non c' è un porto alto, che può gestire la quota di transhipment che oggi viene gestita fondamentalmente dai porti del Nord Africa, da La Valletta, in parte dal Pireo e in misura ridottissima dal Porto di Genova. Il porto guarda a mare per le importazioni/esportazioni e guarda a terra per la trasformazione. Un' isola che alle spalle dei propri porti non ha sviluppo industriale e un' area che se anche è interconnessa non può dare risposte al transhipment altrimenti si trasforma in quella grande piattaforma nella quale sono stati investiti soldi ma che non avendo spalle industria diventa un luogo di cassaintegrati ". Il presidente dell' Autorità Portuale ha poi sottolineato come sia importante impostare la programmazione in modo poli-settoriale e non monotematico: "Per evitare gli errori del passato forse è il caso di fare un ragionamento in termini di intermodalità. Quando si parla della sola infrastrutturazione e non si accompagnano i fondi infrastrutturali con una decisa azione che non può essere quella messa in campo per le ZES ma una decisa azione politica, fiscale e di industrializzazione secondo me si coglie soltanto il 20-25% degli investimenti". **Monti** ha poi spiegato, in relazione al porto di Palermo, come tutta la programmazione di investimenti sia stata fatta in modo funzionale alle esigenze di mercato e di produzione di sviluppo: " Noi a Palermo abbiamo programmato in tre anni e mezzo investimenti per 298 milioni di opere ma non lo abbiamo fatto per dare occupazione e lavoro e alle imprese e ai loro lavoratori ma abbiamo accompagnato quelle opere parlando con il mercato e cercando di comprendere come quelle opere potessero essere utili al mercato. Abbiamo chiuso la convenzione con le crociere per la piattaforma crocieristica; abbiamo chiuso l' accordo con la Fincantieri, non solo per fare la manutenzione ma anche per costruire le navi nel porto di Palermo, abbiamo chiuso gli accordi per cercare di incrementare il traffico di Transhipment dal Nord Africa, alla Tunisia e all' Algeria e farlo arrivare in Sicilia e abbiamo programmato i nostri investimenti infrastrutturali sulla base di quello che chiedeva il mercato". Il presidente dell' autorità ha sottolineato come una chiave fondamentale di sviluppo sia l' incremento dei volumi e come sia importante lavorare sull' interconnessione infrastrutturale: " La risposta che noi abbiamo non è solamente il potenziamento dell' infrastrutture e nel mantenimento delle stesse ma è nell' incremento di volumi che genera una stabilità nell' occupazione che è dimostrata dall' accordo che abbiamo sottoscritto con la Cgil che ci ha consentito nel



2020 di incrementare i nostri volumi del 20% rispetto al 2019 ma anche di stabilizzare dare lavoro a circa 200 nuove unità. Per il sistema che si muove attorno a un nodo strategico come quello della Sicilia è importante far dialogare le reti di trasporto, realizzare in due tre zone della Sicilia degli interporti che funzionano, eliminare la legge sulla ZES, che per quella che è la mia opinione, va a creare complicazioni nell' ambito amministrativo



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

quando ci vorrebbe semplificazione, e destina 50 milioni in aree molto ampie. 50 milioni possono servire solo a piccole aree che già occupano i territori siciliani industriali, certo è un passo in avanti ma è insufficiente. Dialogo tra le modalità di trasporto, piano industriale e piano fiscale di sostegno: a quel punto creare un gruppo unico nel Mediterraneo che sia in grado di affrontare l' aumento di traffico che proviene dall' allargamento del Canale di Suez". In merito alla creazione di piattaforme di Transshipment **Monti** ha espresso le sue perplessità di merito, legate sempre all' assenza di sviluppo industriale: "Quando sento parlare di piattaforme di Transshipment mi preoccupa. Il Transshipment è un elemento che crea ricchezza e occupazione solamente se ha alle sue spalle ha l' industria e la trasformazione. Se riguarda solo il trasbordo delle merci tra Navi crea un volume di povertà generalizzato. Bisogna affrontare il discorso in termini interistituzionali un unico grande piano industriale per una terra che ha delle potenzialità incredibili". **Monti** ha poi sottolineato come sia fondamentale la sinergia tra le istituzioni e le società di trasporti per creare delle reti più funzionali e conesse rispetto a quelle attuali: " Se io devo trasferire i miei crocieristi o le mie merci e si perde così tanto tempo si riduce la possibilità di sviluppo delle aree industriali perché non c' è interconnessione tra di loro. In termini di efficienza bisogna pensare la macchina in modo differente rispetto al passato. Avere i vari piani di trasporto separati e non integrati può creare problemi non da poco. Oggi la Regione sta ragionando in termini di integrazione, l' altra volta abbiamo fatto una riunione che andava in questa direzione, la macchina si sta muovendo". Il presidente dell' Autorità portuale ha poi dettagliato il piano di investimento attuato per i Porti della Sicilia Occidentale e in particolar modo per quanto riguarda Termini Imerese: "Con Recovery Fund si è deciso di investire su una parte che non eravamo riusciti a gestire nei primi tre anni. Da un lato il consolidamento delle infrastrutture che hanno valenza strategica nel mediterraneo. 67 milioni per il dragaggio di Trapani, 42 milioni per la piattaforma GML porto Empedocle, 78 milioni per i consolidamenti per le infrastrutture del Porto di Palermo. A Termini abbiamo iniziato le fasi di dragaggio consolidato il sopraflutto ed entro la fine dell' anno si concluderanno di lavori del modulo di sottoflutto: finalmente Termini Imerese non sarà più un porto inutile senza infrastrutture ma un porto dimensionato per l' area che potrà dare risposte alla piattaforma . Avere una piattaforma portuale sotto un' area industriale significa dare una risposta alla stessa e al mercato differente rispetto al passato". **Monti** in conclusione ha annunciato un protocollo d' intesa per un progetto con Anas ribadendo la necessità di fare sistema sotto il profilo infrastrutturale e industriale: "Abbiamo ragionato con Anas, Comune di Palermo e provveditorato e sottoscritto un protocollo di intesa con, 1,4 milione per lo studio di fattibilità, che intende costruire una doppia canna che passa sotto la città di Palermo e connette due arterie fondamentali, A29 e A19, togliendo una mole di traffico importante all' interno della città. Deve esistere un piano industriale di sistema che tenda a far dialogare le diverse modalità di trasporto e sviluppo al sistema industriale che sorge alle spalle di ogni porto. Bisogna lasciarsi alle spalle la rassegnazione e impegnarsi per cercare assieme di consegnare un piano industriale, che non deve essere quello di un porto, di un aeroporto o di una ferrovia ma quello dell' intero sistema siciliano". © Riproduzione Riservata.

Nuovo Sud

Palermo, Termini Imerese

Al via lavori alla passerella alla Cala nel porto di Palermo

Al via i lavori per la sostituzione integrale delle doghe in legno della passerella-pontile lungo la Cala, al porto di Palermo. L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale presieduta da **Pasqualino Monti** ha affidato i lavori per 62 mila euro all' impresa "Picone Serramenti", che avrà il compito di sostituire le doghe con una tipologia di legno molto più resistente. Il cantiere aprirà la prossima settimana. Si attende l' arrivo del materiale, in ritardo a causa dei problemi logistici creati dalla pandemia. La sostituzione delle doghe avverrà al massimo in un paio di settimane. La passerella in legno è lunga 105 metri e larga 4, per una superficie complessiva di 420 metri quadrati.



Costa Crociere, varo tecnico per nuova nave a LNG pronta a dicembre

Costa Toscana, la terza del Gruppo Costa alimentata a gas naturale liquefatto per abbattere le emissioni, entrerà in servizio a dicembre 2021 in Brasile

Costa Crociere, varo tecnico per Costa Toscana, la nuova nave a LNG pronta a dicembre Costa Crociere, compagnia italiana di Carnival Corporation & plc, gruppo crocieristico attivo in tutto il mondo, ha celebrato oggi il varo tecnico della nuova ammiraglia Costa Toscana presso i cantieri Meyer di Turku (Finlandia). Costa Toscana, come la sua gemella Costa Smeralda, è alimentata a gas naturale liquefatto (LNG), la tecnologia di alimentazione attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, sia in mare sia durante le soste in porto. Il Gruppo Costa - che comprende Costa Crociere, AIDA Cruises e Costa Asia - è stato il primo al mondo nel settore delle crociere a credere in questa tecnologia, ordinando un totale di 5 nuove navi alimentate a LNG, di cui due, Costa Smeralda e AIDAnova, sono già entrate in servizio. Fanno parte di un piano di espansione che comprende un totale di sette nuove navi in consegna per il Gruppo entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre sei miliardi di euro. Durante la cerimonia del varo tecnico, Costa Toscana ha ufficialmente toccato il mare per la prima volta, con l'allagamento del bacino dove ha preso forma negli ultimi mesi.

Entrerà in servizio a dicembre 2021, una volta completato l'allestimento degli interni. Mario Zanetti, Chief Commercial Officer di Costa Crociere e Direttore Generale di Costa Group Asia, ha commentato: "Nonostante lo scenario attuale sia ancora complicato, il Gruppo Costa sta confermando gli investimenti per l'espansione della sua flotta. Siamo fiduciosi nella ripresa del nostro settore, e siamo entusiasti dell'arrivo di nuove navi come Costa Toscana, che rappresenta al meglio gli elementi su cui vogliamo puntare per il futuro. In primo luogo, un prodotto eccellente e innovativo, in grado di attrarre nuovi clienti, che sarà fondamentale soprattutto quando le persone potranno tornare a viaggiare liberamente e avranno grande voglia di vacanza. Guardando oltre la pandemia, il secondo elemento su cui puntiamo è completare la trasformazione in chiave sostenibile della nostra flotta e delle nostre operazioni. Oltre alla tecnologia LNG, stiamo sviluppando anche altre soluzioni innovative, come l'alimentazione delle navi da terra durante la sosta in porto e le batterie, che consentano di avvicinarci con il tempo all'obiettivo delle emissioni zero". "Il varo tecnico è sempre un'occasione molto speciale per noi costruttori navali, poiché è il momento in cui la nave raggiunge finalmente suo ambiente naturale. È anche l'inizio della fase finale di allestimento, in cui tutti i colori, gli spazi e le attrazioni entusiasmanti a bordo iniziano a prendere la loro forma definitiva. Nei prossimi mesi la nave sarà ormeggiata in banchina per completare gli interni, effettuerà le prove in mare in autunno e sarà quindi pronta per la consegna" - ha affermato Tim Meyer, CEO di Meyer Turku. Costa Toscana è stata progettata per essere una vera e propria "smart city" itinerante, dove si applicano soluzioni sostenibili e concetti di economia circolare per ridurre l'impatto ambientale. Grazie all'utilizzo dell'LNG sarà possibile eliminare quasi totalmente l'immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell'85%) e di CO2 (sino al 20%). L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave sarà soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico sarà ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta,

affaritaliani.it

Costa Crociere, varo tecnico per nuova nave a LNG pronta a dicembre

Costa Toscana, la terza del Gruppo Costa alimentata a gas naturale liquefatto per abbattere le emissioni, entrerà in servizio a dicembre 2021 in Brasile



Costa Crociere, varo tecnico per Costa Toscana, la nuova nave a LNG pronta a dicembre

Costa Crociere, compagnia italiana di Carnival Corporation & plc, gruppo crocieristico attivo in tutto il mondo, ha celebrato oggi il varo tecnico della nuova ammiraglia Costa Toscana presso i cantieri Meyer di Turku (Finlandia).

Costa Toscana, come la sua gemella Costa Smeralda, è alimentata a gas naturale liquefatto (LNG), la tecnologia di alimentazione attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, sia in mare sia durante le soste in porto. Il Gruppo Costa - che comprende Costa Crociere, AIDA Cruises e Costa Asia - è stato il primo al mondo nel settore delle crociere a credere in questa tecnologia, ordinando un totale di 5 nuove navi alimentate a LNG, di cui due, Costa Smeralda e AIDAnova, sono già entrate in servizio. Fanno parte di un piano di espansione che comprende un totale di sette nuove navi in consegna per il Gruppo entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre sei miliardi di euro.

Oltre alla cerimonia del varo tecnico, Costa Toscana ha ufficialmente toccato il mare per la prima volta, con l'allagamento del bacino dove ha preso forma negli ultimi mesi. Entrerà in servizio a dicembre 2021, una volta completato l'allestimento degli interni.

Mario Zanetti, Chief Commercial Officer di Costa Crociere e Direttore Generale di Costa Group Asia, ha commentato: "Nonostante lo scenario attuale sia ancora complicato, il Gruppo Costa sta confermando gli investimenti per l'espansione della sua flotta. Siamo fiduciosi nella ripresa del nostro settore, e siamo entusiasti dell'arrivo di nuove navi come Costa Toscana, che rappresenta al meglio gli elementi su cui vogliamo puntare per il futuro. In primo luogo, un prodotto eccellente e innovativo, in grado di attrarre nuovi clienti, che sarà fondamentale soprattutto quando le persone potranno tornare a viaggiare liberamente e avranno grande voglia di vacanza. Guardando oltre la pandemia, il secondo elemento su cui puntiamo è completare la trasformazione in chiave sostenibile della nostra flotta e delle nostre operazioni. Oltre alla tecnologia LNG, stiamo sviluppando anche altre soluzioni innovative, come l'alimentazione delle navi da terra durante la sosta in porto e le batterie, che consentano di avvicinarci con il tempo all'obiettivo delle emissioni zero".

vetro e alluminio, che saranno parte di un approccio integrato, finalizzato alla concretizzazione di progetti di economia circolare . La nuova ammiraglia è un tributo alla Toscana, frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany , nato per esaltare



Affari Italiani

Focus

e far vivere in un' unica location il meglio di questa meravigliosa regione italiana, che dà il nome alla nave, ai suoi ponti e alle principali aree pubbliche. Per realizzarlo Tihany si è avvalso della collaborazione di un pool internazionale di prestigiosi studi di architettura - Dordoni Architetti, Jeffrey Beers International e Partner Ship Design - chiamati a disegnare le diverse aree della nave. Tutto Made in Italy , arredamento, illuminazione, tessuti e accessori, di serie e disegnati appositamente per Costa Toscana da 15 partner altamente rappresentativi dell' eccellenza italiana. L' offerta di bordo si integrerà perfettamente in questo contesto straordinario: dalla Solemio Spa, alle aree dedicate al divertimento; dai bar tematici, in collaborazione con grandi brand italiani, ai 16 ristoranti e aree dedicate alla "food experience", tra cui il ristorante dedicato alle famiglie con bambini e il Ristorante LAB, dove sperimentare le proprie abilità in cucina sotto la guida degli Chef Costa. Il "cuore" della nuova ammiraglia sarà il Colosseo, uno spazio a centro nave dislocato su tre ponti, dedicato ai migliori spettacoli. Gli schermi luminosi, posizionati sia sulle pareti sia sulla cupola, offriranno la possibilità di creare una storia diversa in ogni porto di scalo e in ogni momento della vacanza. Da non perdere anche la grande scalinata affacciata a poppa, su tre ponti: il luogo ideale per i momenti di intrattenimento degli ospiti, sia grandi che piccoli, con una balconata all' aperto sull' ultimo ponte il cui pavimento di cristallo fa vivere l' emozione di volare sul mare. Per rilassarsi e godersi il sole saranno disponibili quattro piscine, di cui una coperta con acqua salata, con la novità del beach club, che ricreerà l' atmosfera di una vera e proprio stabilimento balneare. Confortevoli ed eleganti, anche le oltre 2.600 cabine rispecchiano perfettamente lo stile e il gusto italiano. La categoria di cabine con "terrazza sul mare" offrirà una splendida dependance dove fare colazione, sorseggiare un aperitivo o semplicemente godersi il panorama. Costa Toscana farà il suo debutto in Brasile nella stagione 2021-22. In particolare, è prevista una crociera inaugurale di Capodanno con partenza da Santos il 26 dicembre 2021, per un itinerario di una settimana che visiterà Salvador e Ilhéus, e ritorno a Santos il 2 gennaio 2022. Dal 2 gennaio al 10 aprile 2022 Costa Toscana proporrà altre 15 crociere con lo stesso itinerario, con imbarco a Santos e Salvador. Le 15 crociere comprendono anche la partenza di Carnevale e quella di Pasqua, che sarà l' ultima crociera della nave prima della traversata Brasile-Italia, con partenza da Santos il 17 aprile 2022. Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

Covid: Assiterminal, ristoranti ancora lontani

Becce: nessuna Autorità ha deciso riduzione del canone

(ANSA) - GENOVA, 15 GEN - "Per riuscire ad avere una riduzione temporanea dei canoni di concessione a favore delle attività portuali - che sono rimaste obbligatoriamente sempre aperte, con costi aggiuntivi e problemi per rispettare le misure di distanziamento sociale - si è fatta una fatica di Tantalo. E siamo ancora lontani da un risultato apprezzabile che peraltro è affidato alle singole autorità e non c'è un' iniziativa guida da parte del ministero delle infrastrutture". Luca Becce, presidente di Assiterminal, spiega che non sono ancora arrivati ristori per i terminalisti portuali che con l'emergenza Covid hanno perso volumi e fatturato. "Si va da un minimo del 15-20% di riduzione a situazioni estreme come quella dell' attività crocieristica azzerata" dice. "A oggi ancora nessuna Adsp ha accordato e definito nei confronti del terminalista nessuna misura di riduzione del canone - sottolinea - Stanno tutti lavorando per definirla e c'è l' orientamento ad una franchigia del 20%, come dire che chi ha perso il 21% dei volumi e del fatturato rispetto all' anno precedente avrebbe una riduzione dell' 1%. E' una soluzione che ci lascia un po' perplessi: perdere il 20% di volumi e fatturato é pesante, ma almeno è una regola uguale per tutti". (ANSA).



Crociere: varo tecnico per Costa Toscana, terza nave a Gnl

In consegna a dicembre. Investimenti confermati nonostante covid

(ANSA) - GENOVA, 15 GEN - Varo tecnico per Costa Toscana, terza nave di Costa Crociere (Gruppo Carnival) alimentata a gas naturale liquefatto, l'alimentazione più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni. Costruita nei cantieri Meyer di Turku, Costa Toscana entrerà in servizio a dicembre 2021 in Brasile. Costa Toscana fa parte di un piano di espansione che comprende 7 nuove navi in consegna entro il 2023, per un investimento di oltre sei miliardi di euro. Con il varo tecnico, Costa Toscana ha toccato il mare per la prima volta, con l'allagamento del bacino dove ha preso forma. Mario Zanetti, Dg di Costa Group Asia, ha commentato: "Nonostante lo scenario attuale sia ancora complicato, il Gruppo Costa sta confermando gli investimenti". Costa Toscana è una vera e propria "smart city" itinerante. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua sarà soddisfatto trasformando quella del mare con dissalatori. Il consumo energetico sarà ridotto al minimo con un sistema di efficientamento energetico intelligente. A bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di plastica, carta, vetro e alluminio per la concretizzazione di progetti di economia circolare. La nuova ammiraglia frutto di un progetto di Adam D. Tihany. Tutto Made in Italy, arredi, illuminazione, tessuti e accessori. L'offerta di bordo è caratterizzata da Solemio Spa, aree dedicate al divertimento; bar tematici, 16 ristoranti e aree dedicate alla "food experience". Il "cuore" della nuova ammiraglia sarà il Colosseo, uno spazio a centro nave dislocato su tre ponti, dedicato agli spettacoli. Per godersi il sole saranno disponibili 4 piscine, di cui una coperta con acqua salata, con la novità del beach club, che ricrea uno stabilimento balneare. Sono 2.600 le cabine. (ANSA).



Assiterminal - La battaglia dei porti italiani in Europa, il super pool di esperti fa chiarezza

La Commissione Europea il 4 dicembre scorso ha adottato la decisione di procedere contro l'Italia per presunta violazione delle norme di aiuti di Stato per le nostre Autorità di Sistema Portuale. Le quali, sostiene l'Europa, sono imprese ma non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti e, pertanto, chiede all'Italia di far pagare alle AdSP le tasse sull'attività d'impresa. Una posizione alla quale la risposta del governo è stata quella di ricorrere alla Corte di Giustizia europea. Si aprirà, pertanto, un contenzioso dal quale dipende il futuro del sistema portuale italiano. Quali sono le condizioni giuridiche e politiche per vincere questa battaglia in Europa? Quali i possibili scenari? Le ripercussioni per il nostro Sistema portuale? Sono questi i temi lanciati dalla conferenza digitale organizzata da Assiterminal, Associazione Italiana Terminalisti Portuali, in occasione del ventesimo anno dalla sua nascita. A fare chiarezza sugli aspetti tecnico-giuridici è intervenuto un pool di tre massimi esperti a livello nazionale ed europeo, il prof. Francesco Munari, Diritto internazionale, antitrust e diritto dei porti, dei trasporti e della navigazione marittima e aerea, il prof. Davide Maresca, Aiuti di Stato, concorrenza e regolazione delle infrastrutture di trasporto. e il prof. Stefano Zunarelli, Diritto dei trasporti e della navigazione. Dal dibattito a tre voci è emersa una visione sostanzialmente omogenea, sono stati tracciati i confini di: debolezze, sbagliate prospettive ed errori da parte della Commissione e, di cui lo Stato Italiano deve rispondere di fronte alla Corte di Giustizia di Lussemburgo. Le tre analisi sono state univoche anche nella valutazione degli elementi di debolezze della posizione italiana. La certezza comune è che dall'esito del contenzioso, nelle sedi giurisdizionali europee competenti a più livelli, dipende il futuro sistema portuale italiano perchè ha spiegato il prof Munari oggetto della decisione europea saranno non solo i canoni demaniali, ma anche tutte le altre tasse: quelle portuali, quelle sulle merci, qualunque tassa di scopo imposta, che non sono attività di impresa. Pertanto è una decisione sbagliata quella emanata dalla Commissione Europea già nella genesi, spiega Munari: una formazione che è un'origine di template fatta in altri Stati membri poi estesa ad altre situazioni. Sulla natura delle Autorità Portuali la Commissione fa un'errore di prospettiva - sono enti pubblici non economici, lo dice la legge, non esiste nessun precedente della Corte di Giustizia che lo nega e le sentenze del passato lo confermano. Sull'esclusione della natura tributaria dei canoni demaniali e di tutte le tasse portuali, Munari dice - La Commissione considera ingiusto che una amministrazione non paghi le tasse, ma non si rende conto che nessuna amministrazione italiana paga le tasse. Le Autorità portuali sono vere e proprie amministrazioni perchè fanno capo, a tutti gli effetti, al ministero dei Trasporti" - Il fatto che debbano pagare le tasse è un principio del diritto tributario non accettabile - Tant'è che le entrate delle Autorità portuali sono soggette a vincolo di destinazione, hanno regole stringenti determinate dalla loro natura. Le distorsioni sulla concorrenza: Secondo la Commissione sarebbero avvantaggiate le Autorità portuali rispetto ad altri, ma le amministrazioni dei porti non hanno nessun soggetto comparabile, nello stato di fatto e di diritto, perchè non c'è un ulteriore regime alternativo in Italia - Non ci sono porti privati che pagano le tasse in Italia. E ancora - Le distorsioni sulla concorrenza sono inesistenti, le Autorità di Sistema portuale non concorrono con nessuno, non c'è un mercato del demanio su cui contendere perchè il demanio è tutto dello Stato. In Italia abbiamo un regime diverso da altri porti europei. Al tema dei criteri del vantaggio economico si allaccia il prof. Maresca le Autorità di Sistema portuale in Italia non hanno un vantaggio economico effettivo, l'ipotetica rilevanza del traffico prodotto sui terminal italiani, rispetto alla competizione dei terminal di altri Stati



Corriere Marittimo

Focus

membri, non c'è collegamento tra traffico prodotto e le autorità portuali, perchè in Italia sono i terminalisti a produrre il traffico e a trattarlo. Quale sarà l'esito della battaglia giuridica? Difficili i pronostici, ma se Munari si dice certo di un esito positivo per l'Italia, Maresca si mostra meno ottimista. Il motivo è la recente sentenza europea nei confronti dello Stato francese" (2008, confermata nel 2013) - La Commissione, il Tribunale di primo grado dell'Unione europea dovranno capire tutte le differenze" tra il nostro paese e la Francia - gli strumenti giuridici da utilizzare sono diversi. Certo che il precedente relativo alla Francia non aiuta, tuttavia è prematuro pensare ad un piano B - interviene il prof. Zunarelli, senza sbilanciarsi in pronostici, sempre problematici. Tuttavia Zunarelli precisa che quella dello Stato Italiano è una posizione forte, le Autorità di Sistema portuale non possono essere ricondotte alla categoria delle imprese. Sono enti strumentali dello Stato assoggettate a un regime di indirizzo e controllo del Mit. Non vi è distorsione della concorrenza - La Commissione ignora che le Autorità di Sistema portuale, per come sono strutturate nella legge italiana, sono riconducibili alle categorie dei soggetti che sono esentate dal pagamento dell'imposta sul reddito per le società" - Argomentazioni che occorrerà far valere con molta forza nelle sedi giurisdizionali europee. "Il paradosso è che se le entrate fossero dello Stato e questi le girasse alle Autorità di Sistema, le obiezioni della Commissione sarebbero superate. Ma è un'inutile appesantimento del sistema" Le responsabilità dei governi italiani. Che i governi in Italia abbiano enormi responsabilità per non aver saputo gestire la questione della tassazione dei porti sono tutti concordi. Zunarelli sottolinea la mancanza di intervento da lungo tempo a questa parte e spinge l'acceleratore sulla necessità di una verifica rispetto all'attività della Commissione europea: Quando la Commissione elabora delle linee guida bisogna intervenire, vigilare e bloccare iniziative che possano essere contro produttori. In passato ci sono esempi in cui sono state lasciate passare enunciazioni di principio che oggi penalizzano molto i porti italiani". Sulla questione ribatte anche Munari: L'errore commesso negli anni dallo Stato italiano è di non essere mai riuscito a spiegare la natura dei porti italiani, diversa da quella dei porti degli altri Stati europei, ma diversa anche dalle altre infrastrutture nazionali (per esempio gli aeroporti). Concessioni, semplificazione e l'attacco a ART. Zunarelli entra a gamba tesa sul tema concessioni: Il governa deve concentrare l'attenzione sulla necessità di alleggerire i procedimenti e in generale il regime dei rapporti concessori in ambito portuale. La semplificazione è esigenza che in campo portuale è particolarmente sentita. Per le concessioni, come per le opere portuali è necessario un intervento di semplificazione e di alleggerimento e di aggiornamento - L'attenzione si sposta su ART e parte l'affondo - Eviterei ulteriori interventi di altri enti, ART compresa, di ulteriori appesantimenti delle norme e procedure in materia di concessione. L'assist passa a al prof. Munari che rincara la dose: ART c'entra poco con il sistema delle Autorità portuali, che devono avere funzioni regolatorie non abbiamo bisogno di una autorità indipendente, abbiamo fin troppi soggetti che si ingeriscono nell'attività dei porti. Per le conclusioni della sessione il prof. Munari lancia un monito: Oggi dobbiamo fermare una slavina che se cade addosso al sistema della portualità e della logistica italiana e lo può distruggere. Dobbiamo fare sistema e resistere su questi temi. Poi potremmo anche discutere di cambiare il sistema dei porti italiani, per il momento teniamoci il nostro, che funziona ed, è a rischio di entrare in un mondo di incertezza giuridica, con unico esito che gli investimenti sulle infrastrutture si dirigerebbero altrove. Lucia Nappi

Assiterminal sui vaccini: la priorità ai portuali

ROMA Il presidente di Assiterminal Luca Becce ha inviato al Commissario Governativo Domenico Arcuri una nota in cui si chiede di dare priorità nella vaccinazione anti-Covid ai lavoratori dei porti. Eccone il testo. Al Commissario Straordinario per l'attuazione e il coordinamento delle misure occorrenti per il contenimento e contrasto dell'emergenza epidemiologica Covid-19 c/o Presidenza Consiglio dei Ministri oggetto: richiesta inserimento dei lavoratori dei porti tra le categorie prioritarie per l'accesso alle vaccinazioni contro il Covid-19 pregiatissimo dottot Arcuri, facciamo seguito alla richiesta di pari oggetto inviataLe da **Assoport** in data 5 gennaio volta a promuovere nei tempi più rapidi, compatibilmente con la priorità delle categorie già individuate, nonché con la disponibilità delle dosi di vaccino, una campagna di vaccinazione a favore e tutela dei lavoratori dei porti: ci permettiamo di andare oltre, tenuto conto del sistema logistico cui facciamo parte, per evidenziare anche le strette connessioni ad esempio, con i lavoratori marittimi e quelli dell'autotrasporto. L'intero comparto della logistica soprattutto quello direttamente correlato alla portualità ha ininterrottamente svolto, anche in questo anno, la sua funzione di cerniera produttiva e distributiva del e per il Paese e la sua collettività, dimostrando di essere un Sistema composito di imprese e lavoratori davvero resilienti nonostante il contesto (sanitario e economico). Il settore tutto ha dapprima collaborato all'elaborazione dei protocolli di sicurezza adottando tutte le misure e i processi funzionali alla tutela della salute dei propri collaboratori e della sicurezza dei processi produttivi che hanno garantito l'approvvigionamento del Paese e delle sue comunità costituendosi di fatto come una tra le categorie dei servizi essenziali. Auspichiamo pertanto conclude la nota di Luca Becce che vogliate considerare anche il nostro appello, certi di cogliere nella nostra istanza anche quelle di altri rappresentanti del nostro mondo. * Anche Le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti siano inclusi nella prima fase di somministrazione dei vaccini. Lo chiedono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti in una lettera inviata ai ministri della Salute e dei Trasporti, al presidente della Conferenza delle Regioni e al presidente dell'Associazione nazionale Comuni italiani, spiegando che: Nel Piano strategico per la vaccinazione anti Sars-Cov-2/Covid-19, vengono giustamente previste le categorie da sottoporre prioritariamente a vaccinazione come gli operatori sanitari e sociosanitari, i residenti e il personale dei presidi residenziali per anziani, le persone di età avanzata. Segue poi un elenco che include categorie come insegnanti e personale scolastico, forze dell'ordine, personale delle carceri e luoghi di comunità eccetera ma non le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti, i quali in questi mesi di grande crisi sanitaria e di periodi di chiusura, hanno continuato a fornire la loro opera (e continueranno a fornirla) esponendosi al rischio di contagio, talvolta anche con scarsi quando non adeguati dispositivi di protezione individuale, per garantire gli approvvigionamenti e la mobilità delle persone. Occorre tenere conto proseguono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti dei contesti in cui operano le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti, della loro strategicità per l'erogazione di una significativa parte dei servizi essenziali per il Paese, dell'elevato numero di persone con cui nello svolgimento delle loro attività vengono a contatto, al fine di garantire la continuità e la sicurezza dei sistemi di trasporto.



Covid-19, Assiterminal: Ristori ancora lontani e nessuna riduzione dei canoni da parte delle AdSP

Genova Per riuscire ad avere una riduzione temporanea dei canoni di concessione a favore delle attività portuali che sono rimaste obbligatoriamente sempre aperte, con costi aggiuntivi e problemi per rispettare le misure di distanziamento sociale si è fatta una fatica di Tantalo. E siamo ancora lontani da un risultato apprezzabile che peraltro è affidato alle singole autorità e non c'è un'iniziativa guida da parte del ministero delle infrastrutture. Luca Becce, presidente di Assiterminal, spiega che non sono ancora arrivati ristori per i terminalisti portuali che con l'emergenza Covid hanno perso volumi e fatturato. Si va da un minimo del 15-20% di riduzione a situazioni estreme come quella dell'attività crocieristica azzerata, dice. A oggi ancora nessuna Adsp ha accordato e definito nei confronti del terminalista nessuna misura di riduzione del canone sottolinea. Stanno tutti lavorando per definirla e c'è l'orientamento ad una franchigia del 20%, come dire che chi ha perso il 21% dei volumi e del fatturato rispetto all'anno precedente avrebbe una riduzione dell'1%. E' una soluzione che ci lascia un po' perplessi: perdere il 20% di volumi e fatturato é pesante, ma almeno è una regola uguale per tutti.

