



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 23 gennaio 2021**



## Prime Pagine

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

## Trieste

23/01/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 20	<i>GIULIO GARAU</i>	26
<hr/>			
23/01/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 20	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	27
<hr/>			
23/01/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 22	<i>GIORGIO PERINI</i>	29
<hr/>			
22/01/2021	<b>FerPress</b>		31
<hr/>			

22/01/2021	<b>IlNordEstQuotidiano</b>	32
<hr/>		
22/01/2021	<b>Ship Mag</b>	33
<hr/>		

## Venezia

23/01/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 37	34
<hr/>		

## Savona, Vado

23/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 34	<i>LUISA BARBERISL. B.</i>	35
<hr/>			
23/01/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 41	<i>MAURO CAMOIRANO</i>	36
<hr/>			
22/01/2021	<b>Savona News</b>		37
<hr/>			
23/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 21	<i>GIOVANNI VACCARO</i>	38
<hr/>			
23/01/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 38		39
<hr/>			
22/01/2021	<b>Ansa</b>		40
<hr/>			
22/01/2021	<b>FanPage</b>	<i>Gabriella Mazzeo</i>	41
<hr/>			
22/01/2021	<b>Genova24</b>		42
<hr/>			
22/01/2021	<b>Il Vostro Giornale</b>		43
<hr/>			
22/01/2021	<b>Il Vostro Giornale</b>		44
<hr/>			
22/01/2021	<b>Liguria Oggi</b>		45
<hr/>			
22/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		46
<hr/>			
22/01/2021	<b>Savona News</b>		47
<hr/>			
22/01/2021	<b>Savona News</b>		48
<hr/>			
22/01/2021	<b>Savona News</b>		49
<hr/>			
22/01/2021	<b>Ship Mag</b>		50
<hr/>			
22/01/2021	<b>Ship Mag</b>		51
<hr/>			
22/01/2021	<b>Shipping Italy</b>		52
<hr/>			

## Genova, Voltri

Diga, ipotesi eolico nel piano Le pale alte fino a 100 metri

23/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 38	MARCO DI GIOIA /	55
	Grandi opere, le incognite del débat public		
23/01/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 8		56
	Federlogistica: "Il nostro sì alla diga del porto"		
23/01/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 53		57
	Federlogistica sposa la causa della diga foranea		
23/01/2021	<b>La Verità</b> Pagina 11		58
	Grandi opere, record di indagati		
22/01/2021	<b>(Sito) Adnkronos</b>		59
	Infrastrutture: l' elenco dei Commissari opere in Parlamento		
22/01/2021	<b>BizJournal Liguria</b>		61
	Infrastrutture strategiche, tre opere liguri nel dpcm: ecco i commissari		
22/01/2021	<b>BizJournal Liguria</b>		62
	Nuova Diga Foranea, Federlogistica: "Formidabile occasione di sviluppo e volano per la ripartenza"		
22/01/2021	<b>FerPress</b>		63
	Diga foranea di Genova: Federlogistica, formidabile occasione di ripartenza per ripartenza		
22/01/2021	<b>Genova24</b>	Redazione	64
	Diga, ferrovie e caserme: ecco i commissari delle 'grandi opere' volute dal Governo per la Liguria		
23/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		65
	Opere urgenti: per commissari presidenti AdSP		
23/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		66
	Assarmatori sollecita la nuova diga foranea		
22/01/2021	<b>larepubblica.it</b>		67
	Federlogistica: Diga foranea di Genova formidabile occasione di ripartenza		
22/01/2021	<b>lastampa.it</b>		68
	Federlogistica: Diga foranea di Genova formidabile occasione di ripartenza		
22/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	69
	Pessina: Diga indispensabile per il futuro del porto		
22/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	70
	Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza		
22/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		71
	Diga Foranea, le tre alternative progettuali nel dibattito pubblico		
22/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		73
	Nuova diga, dibattito: "Soluzioni sicure ma gli accessi da levante sono da preferire"		
22/01/2021	<b>QuiFinanza</b>		75
	Federlogistica: Diga foranea di Genova formidabile occasione di ripartenza		
22/01/2021	<b>Ship Mag</b>		76
	Diga di Genova, Federlogistica: Volano per la ripartenza del Paese		
22/01/2021	<b>The Medi Telegraph</b>		77
	Federlogistica in pressing per la nuova diga di Genova: "Va fatto subito"		
22/01/2021	<b>Trasporti-Italia.com</b>		78
	Nuove infrastrutture a Genova, Federlogistica esprime soddisfazione		
22/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		79
	Terminal San Giorgio risponde ai sindacati: "Sicurezza dei lavoratori, valore assoluto"		
22/01/2021	<b>Genova Post</b>	Redazione	80
	Porto, dall' assemblea della Culmv via libera al risanamento: "Ora accordi con i terminalisti"		
22/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		81
	Culmv. Fase nuova, problemi vecchi: "Coi terminal no a trattative singole"		
22/01/2021	<b>Genova24</b>		82
	Terminal San Giorgio, l' azienda risponde ai sindacati: "Nessun grave incidente e accordi rispettati"		
22/01/2021	<b>Informare</b>		83
	Filt, Fit e Uilt denunciano la presenza di un «clima irrespirabile» alla Terminal San Giorgio		

22/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		84
<hr/>			
22/01/2021	<b>Informare</b>		85
<hr/>			
23/01/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 8	86
<hr/>			
23/01/2021	<b>Il Foglio</b>	Pagina 4	87
<hr/>			
23/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		88
<hr/>			

## La Spezia

23/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 24	<i>TIZIANO IVANI</i>	89
<hr/>				
23/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 21	<i>L.IV.</i>	90
<hr/>				
23/01/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 49		91
<hr/>				
23/01/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 53		92
<hr/>				
23/01/2021	<b>Il Giornale del Piemonte e della Liguria</b>	Pagina 13		93
<hr/>				
22/01/2021	<b>BizJournal Liguria</b>			94
<hr/>				
22/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>			95
<hr/>				
22/01/2021	<b>Citta della Spezia</b>			96
<hr/>				
22/01/2021	<b>Citta della Spezia</b>			97
<hr/>				
22/01/2021	<b>FerPress</b>			98
<hr/>				
22/01/2021	<b>Informare</b>			99
<hr/>				
22/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>			100
<hr/>				
23/01/2021	<b>Primo Magazine</b>		<i>GAM EDITORI</i>	101
<hr/>				
22/01/2021	<b>Voce Apuana</b>		<i>Redazione</i>	102
<hr/>				
22/01/2021	<b>Voce Apuana</b>		<i>Redazione</i>	103
<hr/>				

## Ravenna

23/01/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 11	<i>Marco Morino</i>	104
<hr/>				

## Marina di Carrara

23/01/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b>	Pagina 32		105
<hr/>				

22/01/2021	<b>Qui News Massa Carrara</b>		106
<hr/>			
23/01/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b>	Pagina 35	107
<hr/>			
23/01/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b>	Pagina 44	108
<hr/>			
«Un porto turistico per i clienti del lusso Dalla nautica il grande rilancio della città»			

## Livorno

23/01/2021	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 19	<i>MAURO ZUCCHELLI</i>	109
<hr/>				
Corsini: entro febbraio in pista i bandi per la Darsena Europa				
23/01/2021	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 19		111
<hr/>				
Il Comune applaude Guerrieri Venerdì il conclave sul Recovery				
23/01/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1		112
<hr/>				
Porti, tre super commissari				
22/01/2021	<b>Qui News Massa Carrara</b>			113
<hr/>				
Darsena Europa, il governo punta su Guerrieri				
22/01/2021	<b>Toscana24 Sole24Ore</b>			114
<hr/>				
Commissari grandi opere: rebus intesa con la Regione				
23/01/2021	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 19	<i>M.Z.</i>	115
<hr/>				
Il Consiglio di Stato dà ragione all' Authority: no alla sospensiva				
22/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>		<i>Renato Roffi</i>	116
<hr/>				
Ricorso Jobson al Tar sui bacini: rinunciata la sospensione				

## Piombino, Isola d' Elba

23/01/2021	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b>	Pagina 35		117
<hr/>				
Una giornata da incubo per il maltempo Il vento ferma le navi, passeggeri a terra				

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/01/2021	<b>Corriere Adriatico</b>	Pagina 12		118
<hr/>				
Una task force a presidio delle fermate degli autobus				
23/01/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b>	Pagina 42		119
<hr/>				
Uscita dal porto: verso la progettazione definitiva, sul piatto ci sono 99 milioni di euro				
22/01/2021	<b>Centro Pagina</b>		<i>Annalisa Appignanesi</i>	120
<hr/>				
Fumata nera per la terza corsia in A14, Baldelli: «Chiediamo la modifica del piano industriale di Aspi»				

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/01/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 37		121
<hr/>				
Dall' Authority garanzie per le agenzie marittime				
23/01/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 37		122
<hr/>				
Lavoro, Viacard, aggiornamenti: tutti i nodi irrisolti dell' Assotir				
23/01/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Pagina 4		123
<hr/>				
Autotrasporto, un 2020 in trincea: Assotir non perde di vista gli obiettivi				
23/01/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Pagina 4		124
<hr/>				
Civitavecchia-Orte, per il sindaco Tedesco ed il consigliere regionale Minnucci ora bisogna accelerare				

22/01/2021	<b>CivOnline</b>	Trasversale Orte- Civitavecchia, Mazzola: "Sarebbe stato opportuno un commissario super partes"	125
22/01/2021	<b>CivOnline</b>	Adsp, Asamar Lazio incontra Musolino: sette i punti su cui agire	126
22/01/2021	<b>CivOnline</b>	Assotir: "Più che un anno su strada, un 2020 in trincea"	128
22/01/2021	<b>CivOnline</b>	Trasversale, Minnucci: "Ora velocizzare il completamento dell' opera"	129
22/01/2021	<b>CivOnline</b>	Trasversale Civitavecchia-Orte, Giulivi: «Esistono alternative al tracciato verde. Serve un progetto più rispettoso del territorio e più utile alla comunità»	130
22/01/2021	<b>FerPress</b>	Asamar Lazio ha incontrato il neo Presidente dell' AdSP Tirreno Centro Settentrionale Musolino	131
23/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	AdSP Civitavecchia, Fit-Lazio plaude ai primi interventi	133
22/01/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Civitavecchia-Orte, per il sindaco Tedesco ed il consigliere regionale Minnucci ora bisogna accelerare	134

## Napoli

23/01/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	Porti Campania, merci recuperano le perdite del 2020	135
23/01/2021	<b>Il Giornale</b> Pagina 6	Così Giuseppi rottama anche le grandi opere	136 <i>Francesco Forte</i>
22/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	Napoli, per il lavoro e in ricordo di Francesco Nerli, assemblea dei sindacati portuali	137

## Salerno

23/01/2021	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b> Pagina 24	Porta Ovest, un altro passo avanti: «Ecco la nuova viabilità»	138
23/01/2021	<b>La Città di Salerno</b> Pagina 8	Maxi elettrodotta e svincolo autostrada Il Comune dà l' ok	139
23/01/2021	<b>La Città di Salerno</b> Pagina 8	"Porta Ovest" Un progetto da 150 milioni	141

## Taranto

23/01/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 25	A Taranto la 2a tappa del SailGp Catamarani in gara nel Mar Grande	142
23/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	Conferma Prete, OK di Raccomar Taranto	143

## Olbia Golfo Aranci

23/01/2021	<b>Milano Finanza</b> Pagina 55	La rotta vincente	144 <i>STEFANO CATELLANI</i>
23/01/2021	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 30	L' Authority ha deciso: Grendi a Cocciani	145 <i>DI GIANDOMENICO MELE</i>

23/01/2021	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 30	147
<hr/>		
23/01/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 44	148
<hr/>		
22/01/2021	<b>Informare</b>	149
<hr/>		
22/01/2021	<b>Informatore Navale</b>	150
<hr/>		
22/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	151
<hr/>		
22/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione 152
<hr/>		
22/01/2021	<b>Olbia Notizie</b>	di Davide Mosca 153
<hr/>		
22/01/2021	<b>Shipping Italy</b>	154
<hr/>		

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

23/01/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 21	155
<hr/>		

## Augusta

23/01/2021	<b>La Sicilia (ed. Siracusa)</b> Pagina 20	156
<hr/>		

## Palermo, Termini Imerese

23/01/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>	14 157
<hr/>		
22/01/2021	<b>(Sito) Adnkronos</b>	158
<hr/>		
22/01/2021	<b>Affari Italiani</b>	159
<hr/>		
22/01/2021	<b>Giornale d'Italia</b>	160
<hr/>		
22/01/2021	<b>Giornale d'Italia</b>	161
<hr/>		
22/01/2021	<b>Sicilia Report</b>	162
<hr/>		
22/01/2021	<b>IL Sicilia</b>	Redazione 163
<hr/>		

## Focus

23/01/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 7	Sissi Bellomo 164
<hr/>		

22/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		166
<hr/>			
22/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		167
<hr/>			
22/01/2021	<b>Informatore Navale</b>		168
<hr/>			
23/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		169
<hr/>			
22/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Veziò Benetti</i>	171
<hr/>			
23/01/2021	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	172
<hr/>			
22/01/2021	<b>Sea Reporter</b>		173
<hr/>			
22/01/2021	<b>Ship Mag</b>		174
<hr/>			
22/01/2021	<b>Ship Mag</b>		175
<hr/>			
22/01/2021	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	176
<hr/>			
22/01/2021	<b>Ansa</b>		177
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



### Amadeus e il Festival

#### «Non farò un Sanremo blindato Piuttosto arriveremo al 2022»

di **Renzo Francini**  
a pagina 40



### Domani in edicola

#### Quattro scrittori si confrontano sulla Shoah E l'intervista con Franzen

la copertina di **la Lettura**  
disegnata da Armani



## Proporzionale IL SISTEMA SBAGLIATO

di **Angelo Panebianco**

**S**arà la norma, bisogna abituarsi. La legge elettorale in vigore è formalmente mista (proporzionale più una residua quota maggioritaria) ma i comportamenti politici, in questa legislatura, sono stati identici a quelli che si hanno in tempi di proporzionale pura. Come si è visto in questi anni i governi si formano e si disfano in Parlamento e i partiti possono designare come Primo ministro chiunque vogliano, anche chi non disponga di una precedente legittimazione elettorale.

continua a pagina 32

## Da Trump a Biden

### L'AMICO AMERICANO

di **Paolo Lepri**

**Q**uante volte, in questi turbolenti decenni di instabilità, l'Italia si è trovata impreparata di fronte ai più importanti appuntamenti con la storia collettiva? Sappiamo la risposta. È avvenuto troppo spesso per poter sostenere l'ambizione di diventare finalmente un Paese «normale». Perfino alla più grande impresa di cui siamo stati testimoni nel passato recente — la moneta unica europea — abbiamo partecipato entrando faticosamente, nonostante il contributo di visione e di elaborazione venuto da alcuni dei nostri uomini migliori. Come Altiero Spinielli o Carlo Azeglio Ciampi.

continua a pagina 32

## GIANNELLI

PATTO DI LEGISLATURA E COSTRUTTORI



GIANNI GUALANDRI

## Italia viva riapre, ma Conte chiude a Renzi E ora il governo rischia sulla giustizia

### IL SONDAGGIO GLI ITALIANI Solo uno su 5 vuole le elezioni

di **Nando Pagnoncelli**

**I**l governo e la crisi. Il 40% ritiene che Conte debba proseguire a governare, un altro 40% chiede alternative. Di questi il 21% vuole rivotare mentre l'8% preferisce un esecutivo di unità nazionale.

a pagina 17

Dopo lo strappo, Italia viva prova a riaprire le trattative con il governo e invoca «un nuovo patto» senza alcun «veto o pregiudizio». Ma il premier Giuseppe Conte chiude la porta e lo stesso fanno i Cinquestelle. Il Pd tenta di fare decantare la situazione e prepara un piano B «per una intesa con Renzi». Ma il governo rischia già mercoledì prossimo in Senato con il voto sulla giustizia. E caccia ai responsabili, ma la strada per ora resta in salita.

da pagina 10 a pagina 15

### SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

## Prove di grande gioco

**S**alvini non ha in mano le carte della crisi: i giochi si apriranno solo se e quando Conte si dimetterà. E in vista di quel bivio Giorgetti si augura che il leader della Lega si liberi dal «complesso del Pci».

continua a pagina 14

Tensione esecutivo-Regione sulla zona rossa: calcolato male l'Rt. Vaccini, AstraZeneca annunciano ritardi

## La Lombardia torna arancione

Dati errati, il cambio da domani. Londra: la variante del virus più letale del 30%

Sette giorni in zona rossa per errore. Così, già a partire da domani, la Lombardia tornerà arancione. Il via libera, alla fine di una giornata tesa tra governo e la Regione amministrata da Fontana, è arrivato dall'Istituto superiore di Sanità che in base ai nuovi dati forniti dalla stessa Lombardia (ora completi) ha ricalcolato l'Rt falsato fin da ottobre. Intanto, mentre Londra affronta la variante più aggressiva, anche AstraZeneca annuncia ritardi sul vaccino.

da pagina 2 a pagina 9

### IL MINISTRO BOCCIA

## «Diritto ai ristori per le attività tenute chiuse»

di **Monica Guerzoni**

**I**l sistema dei colori «funziona», dice il ministro Francesco Boccia. «Il presidente Fontana sa come sono andate le cose. A volte basta dire la verità per essere nel giusto».

a pagina 5

### Sci Storico tris in discesa libera, la prima volta per un'azzurra



Sofia Goggia, 28 anni, nella discesa di ieri in Coppa del Mondo in Svizzera, dove ha conquistato la terza vittoria consecutiva

## Nessuna come Goggia: è la regina della velocità

di **Flavio Vanetti**

**S**ofia Goggia è la donna più veloce al mondo sugli sci. La 28enne bergamasca ha vinto anche la discesa di Coppa del Mondo di Crans Montana (Svizzera). È il terzo successo consecutivo: la prima volta per un'azzurra.

a pagina 45

### LA BIMBA MORTA

## FINO AL 15 FEBBRAIO I minori e l'età Il Garante blocca Tik Tok

di **Martina Pennisi**

**I**ntervento del Garante della privacy sull'uso di Tik Tok: «Se l'età di chi si iscrive non è provata, l'uso del social sarà bloccato». Il provvedimento durerà almeno fino al 15 febbraio.

a pagina 23



### IL PADRE DELLA VITTIMA

## «Quel social era diventato il suo mondo»

di **Salvo Toscano**

**I** social erano «il suo mondo» e di lei «avevo fiducia», dice il padre di Antonella. «Donati gli organi, avrebbe detto sì».

a pagina 22

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

## Il fine giustifica i Dibba

**I**n omaggio al principio per cui gli impresentabili sono tali solo quando si presentano con gli avversari, il custode della purezza grillina Di Battista ha benedetto l'ingresso in maggioranza di Ciampi e della ex assistente di Berlusconi perché «un governo senza Renzi val bene una messa». È la logica con cui da trent'anni il centrosinistra più litigioso del mondo rimane insieme non per realizzare un obiettivo (tutelare il lavoro, magari), ma per fermare il Mostro del momento, la cui pericolosità viene spesso enfatizzata per mascherare l'assenza di altre ragioni. I Cinquestelle versione Di Battista erano entrati in politica per redimerla da ogni sporcizia. Ci ricordiamo un Dibba tuonante contro il mercimonio nelle aule parlamentari, da lui definite

«un postribolo». Adesso accetta di accogliere i voltagabbana, basta che non siano indagati. Ma quello degli indagati ha tutta l'aria di essere un paletto mobile: tra un po' verranno ammessi anche loro, purché non condannati, e poi anche i condannati, purché non in via definitiva, e poi quelli in via definitiva, purché non all'ergastolo, e poi quelli all'ergastolo, purché non all'inferno, e poi quelli all'inferno, purché non nel girone degli alfabetizzati. Anche in America hanno appena cacciato il Mostro (e lui, almeno negli ultimi tempi, lo era davvero), ma il giorno dopo il nuovo Presidente aveva già firmato di classe decreti per rovesciare le politiche. Da noi, abbattuto un Mostro, non cambia niente. Se ne cerca un altro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

## LAILA

30mg, capsule a rilascio prolungato di Silexan®

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CRATIVO UMORE  
SONNO DISTURBATO  
PENSIERI COSTANTI

10123  
9 771120 498108  
Pubb. Inter. Spec. in A.P. - 01/33/2001 corr. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano





Reggio Calabria, indagine sui mandanti esterni della strage del '94 e i rapporti tra Gravano e Berlusconi (solo omonimo del candidato al governo e/o al Colle)



Sabato 23 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 22  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,70 con il libro "Per questo ho vissuto"  
Spedizione a/b postale D.L. 355/03 conv. in L. 27/05/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 714/2009

#### "CHIUDERE DOMENICA"

Conte: dimissioni e reincarico se c'è gruppo di Centro

● ZANCA A PAG. 2-3

#### MENO DOSI DA OXFORD

Lombardia rossa grazie a Fontana. Uk, l'Sos di BoJo



● MANTOVANI, PROVENZANI E SPARACIARI A PAG. 6-7

#### EFFETTI DELLE CHIUSURE

Pedopornografia e altri reati contro i bambini: +76%

● MASSARI E PACELLI A PAG. 8-9

#### STURZO, GUP DI CONSP

Verdini attacca il giudice: "Letta lo voleva in lista"

● LILLU A PAG. 14

#### PARCO VAL DI CORNIA

L'arte funziona e si autofinanzia: smantelliamola

» Salvatore Settis

La perdurante chiusura dei musei alimenta il mito, duro a morire, secondo cui musei e monumenti dovrebbero reggersi economicamente da soli, con gli introiti di biglietteria.

Le limitazioni di movimento rese necessarie dalla pandemia sarebbero dunque, dicono alcuni, argomento sufficiente a giustificare la chiusura dei musei fino alla fine di ogni contagio: niente biglietti, niente musei.

A PAG. 18

## LINEE GUIDA CONSEGNA DEI PIANI IL 30 APRILE E TASK FORCE

# Recovery, Renzi&C. sbugiardati dalla Ue



**NESSUN RITARDO**  
BILANCIO RATIFICATO SOLO DA ITALIA, CIPRO E CROAZIA. CHIESTE STRUTTURE CONTRO SPRECHI E TANGENTI. TRA LE RIFORME: PA, GIUSTIZIA E LAVORO

● CANNAVÒ A PAG. 5

#### LE NOSTRE FIRME

- Morelli-Paganini Vincono le Camere a pag. 11 • Esposito Abusi Csm a pag. 11
- Valentini Lotta al virus e alla droga a pag. 11 • Luttazzi Sulla mia tivù a pag. 10

MERCOLEDÌ A RISCHIO 2,75 miliardi E 16mila assunzioni

## Ecco cosa dirà Bonafede sul piano per la giustizia

■ Aumento degli organici di toghe, giudici onorari, personale amministrativo per processi più rapidi e tecnici per la digitalizzazione. Poi le nuove carceri. È una delle "riforme" chieste dall'Europa per il Recovery. E Renzi vuole votare contro

● MASCALI A PAG. 3



#### La cattiveria

Salvini chiama Conte "avvocato". Che è come se Conte chiamasse Salvini "concorrente del Pranzo è servizio"

WWW.SPINOZZA.IT

#### MACRON, NO AGLI ARCHIVI

Quell'eterna guerra di Algeria: niente scuse, siamo francesi

● DE MICCO A PAG. 16



#### CHE C'È DI BELLO

"Malcolm&Marie", migranti dal passato, i matti e Sepúlveda

● DA PAG. 20 A 23

#### Cesa una volta

» Marco Travaglio

Deliziosa, come sempre, la lettura dei giornali dominati da uno sconfinato stupore perché un giglio di campo come Lorenzo Cesa è finito indagato. Chi l'avrebbe mai detto che l'ex portamazzette di Prandini (per gli amici Prendini), arrestato nel '93 dopo breve latitanza, reo confesso in un verbale che si apriva con un "Ho deciso di scuotere il sacco" degno di Pietro Gambadilegno, finisse nei guai giudiziari? Oltre al comprensibile sbigottimento, la libera stampa distilla le più varie interpretazioni politiche del blitz: "a orologeria" di Gratteri nel pieno della caccia ai voltagabbana responsabili o costruttori. Il Cesa infatti era fino all'altroieri il segretario dell'Udc, già Unione dei carcerati, in cui non si sa come si sono ultimamente infiltrati alcuni incensurati, tipo la senatrice Binetti, interessati a sostenere il governo. Cesa non era della partita: sia perché non è più parlamentare, sia perché è fedelissimo del centrodestra e alliegio a Conte e ai 5Stelle (non rubano). Poche ore prima della visita dei carabinieri, confidava a Minzolingua: "Non capiscono che noi non ci muoviamo. Io ho bloccato pure WhatsApp". Ora sappiamo il perché.

L'idea che 58 arresti, più decine di avvisi di garanzia, sequestri e perquisizioni in tutta Italia si improvvisino *last minute* per interferire nella crisi di governo può venire solo a un malato di mente: infatti occhieggia su tutti i giornali. Le richieste di Gratteri (5.200 pagine) sono del 29 aprile e l'ordinanza del gip (422 pagine) è del 13 gennaio. Ma il Riformatorio non ha dubbi: "Cesa non ha votato per Conte? A lui ci pensa Gratteri" (Cesa non poteva votare una mazzetta, non essendo parlamentare, ma fa niente). Quindi Gratteri dà un aiutino a Conte. Anzi no, per *Domani* gli fa un dispetto: "Per i pm il responsabile Cesa aiutava anche gli amici dei clan". Da notare quelli "anche" (aiutava Conte e pure i clan, infatti è così "responsabile" che a destra era e a destra è rimasto). Sempre per l'angolo del buonumore, ecco *il Giornale*: "In campo anche le toghe" (ma non si precisa in quale campo). *E la Verità*: "Ciclone ndrangheta su Conte e Arcuri" (mai citati nelle 5.200 e 422 pagine, ma tutto fa brodo). *L'Indagine* sulle cosche spiazza Giuseppe. Anche per *il Corriere* è "Un coipo alla trattativa per allargare l'alleanza". E per *Rep*: "Addio Udc, si complica l'operazione Responsabili". E per *il Foglio*: "Bomba Cesa sul governo: i centristi dicono bye bye. L'inchiesta rompe le trattative". E per *Libero*: "I giudici indagano Cesa e mettono nei guai Conte" (non la destra, di cui Cesa fa parte: Conte). Quindi è ufficiale: anche l'inchiesta Cesa è giustizia a orologeria. Anzi, a orologeria: diversamente dai *Soliti Ignoti*, la banda del buco s'è scordata di sincronizzare gli orologi.



quotidiano Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/04/04 Art. 1, c. 1, D.M. MILANO

ANNO XXVI NUMERO 19 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

SABATO 23 E DOMENICA 24 GENNAIO 2021 - € 2,50

# Arriva Joe Biden alla Casa Bianca e non porta la pace nel mondo perché non può fare il finto scemo con i sauditi e i russi

In teoria l'arrivo di un'Amministrazione democratica negli Stati Uniti dovrebbe equivalere a relazioni più distese con il resto del mondo. In pratica non è così perché in questi anni Donald Trump ha coperto alcune situazioni critiche e ora che c'è Joe

di DANIELE RAMOSI

Biden non si può più fare finta di niente. Vedi la Russia di Vladimir Putin e il principe ereditario al trono saudita Mohammed bin Salman. Il giorno prima della grande festa d'insediamento di Biden a Washington la nuova direttrice dell'intelligence nazionale, Avril Haines, è andata al Senato per l'audizione di conferma e ha detto che pubblicherà il rapporto della Cia sull'uccisione a Istanbul di Jamal Khashoggi come si ricorderà era un audit che scriveva editoriali per il Washington Post e per sposarsi aveva bisogno di documenti che andò a chiedere al consolato saudi

in Turchia. Non sapeva che era una trappola, una squadra di sauditi lo aspettava per immobilizzarlo, ucciderlo e farlo a pezzi con un seghetto da autopsia. La squadra volava con aerei di stato e con i suoi, secondo l'ultimo libro di Bob Woodward. A pensarci era un fatto bizzarro, perché durante tutta la campagna elettorale i propagandisti di Trump avevano insistito sul fatto che non si poteva votare per Hillary Clinton perché era compromessa con i sauditi, al contrario del suo sfidante. Si sa: vale dire tutto. Biden ha appena ordinato all'intelligence di scrivere un altro rapporto il più completo possibile questa volta sull'operazione gigantesca dei russi eseguita con successo a partire dal marzo 2020 per almeno sei mesi per infiltrarsi nei computer del governo e delle grandi aziende americane. Sono stati a pianificare i contatti network che ci potrebbero volere anni per farli sciogliere, con una disinfestazione molto costosa. Si tratta di un'operazione

irrinunciabile della sua politica estera. Trump non voleva sentire ragioni quando si parlava di Bin Salman e non gli importava nulla se fosse colpito oppure no. "Gli ho salvato il culo", si vantava con i suoi, secondo l'ultimo libro di Bob Woodward. A pensarci era un fatto bizzarro, perché durante tutta la campagna elettorale i propagandisti di Trump avevano insistito sul fatto che non si poteva votare per Hillary Clinton perché era compromessa con i sauditi, al contrario del suo sfidante. Si sa: vale dire tutto. Biden ha appena ordinato all'intelligence di scrivere un altro rapporto il più completo possibile questa volta sull'operazione gigantesca dei russi eseguita con successo a partire dal marzo 2020 per almeno sei mesi per infiltrarsi nei computer del governo e delle grandi aziende americane. Sono stati a pianificare i contatti network che ci potrebbero volere anni per farli sciogliere, con una disinfestazione molto costosa. Si tratta di un'operazione

ostile da manuale: è così estesa e aggressiva che impegna almeno mille tecnici specializzati russi e questo dovrebbe chiarire ogni possibile dubbio. Non è l'iniziativa di un ufficio dei servizi segreti, è una decisione che viene in modo diretto dal vertice del paese. Trump non voleva sentire parlare di Russia e ha ignorato la questione, che perdipiù è uscita quando lui era impegnato a contestare il risultato elettorale. Biden non può permettersi di ignorare e ha detto che ci saranno conseguenze dure, ma entro due settimane deve negoziare un rinnovo con Mosca dell'ultimo trattato ancora in vigore sulle armi nucleari e quindi dovrà essere molto diplomatico. Così, mentre in Europa celebriamo la transizione perché pensiamo che Biden sarà molto più amichevole con noi di Trump - lo sarà, ma non per i russi - noi abbiamo altri pezzi di mondo che ci ciondano in rotta di collisione con Washington.

## Il labirinto di Giuseppe

### Panico a Palazzo Chigi Conte: "Io in un cul de sac: responsabili o voto, vero?"

Il premier è preoccupato, ma insiste: mai più con Matteo. Ora però teme gli agguati dei parlamentari di Pd e M5s

### Lo tormenta l'incubo dei peones

Roma. Prima mattina. Giro di telefonate dopo la lettura dei giornali. "Eppure è tranquillo. Dice che ci sono...". Si ripete. Andrea Orlando e Goffredo Bettini dopo aver parlato con Giuseppe Conte. Sono sconvolti, i due consiglieri di Nicola Zingaretti. Perché la situazione invece è drammatica: non ci sono, i responsabili. Altro che "A-ha-ta-te-cì", Italia via regge. Luciano Nobile, per il M5s il Sandro Bondi di Matteo Renzi, pubblica una foto dei parlamentari di Iv tutti abbracciati. Sottinteso: i tre centristi, orfani. Cesa, avvistati alla buvette del Senato recitano a mo' di rosario: "Non ci muoviamo". Tutto chiaro: la lista dei dotti che avevano fatto a Conte, prima, e ora, fu fu. Cesa, Panico. (Continuare a pagina quattro)



GIUSEPPE CONTE

## La resistenza di Renzi

Va dal parroccchiere, scrive le note di suo pugno. Assicura: "Torneranno da noi". Due passi nel forno di Iv

Roma. Uno si porta le mani ai capelli e l'altro va a farsi i capelli. È nel cuoio capelluto che si nasconde la vita di questa crisi. La sermoneggiatura di Giuseppe Conte si sta allargando e l'attaccatura di Matteo Renzi invece si restringe. Il venerdì mattina il leader di Iv è andato dal suo parroccchiere. E infatti, mentre il premier cerca i costruttori, Renzi sistematico le cosette, regola le porzioni della festa. È il disegno che lo ha visto sereno e che quando il suo corpo è affondato sulla sedia, la sua fronte si sia aperta. È convinto che più si allunga la ricerca dei responsabili e più si accorgerà che questo governo. (Continuare a pagina quattro)

## Il Pd inizia a sbuffare

Franceschini sonda Renzi, Guerinri spargila. "Dopo mercoledì, si cambierà". I dubbi dei dem sulle mosse di Conte

Roma. Il punto è che non lo capiscono. E non capiscono, cominciano a perdere la pazienza. Forse perfino la fiducia. Al mattino garanzie ai ministri che lo cercano che si può stare tranquilli, perché ha deciso ai responsabili proprio a notte. Pochi ore dopo si confida coi suoi collaboratori dicendosi preoccupatissimo "per ora tanti mi, ma ci di certi ancora pochi" ignorando che poi i voci corrono, i petto-petioi temono tra le vite descritte che da Palazzo Chigi portano al Nasareno. E insomma Giuseppe Conte, la sfinge di Volturara, per il Pd è diventato un enigma. "È questo è diventato un problema", sbuffano a mezza bocca i dirigenti dem. (Continuare a pagina quattro)

## Ma perché c'è l'Udc?

Gratteri a parte, e mentre tornano i nebbiosi discorsi sul partito cattolico, tocca interrogarsi sul senso di una storia

Milano. Tenendo nel dovuto conto le percentuali di inaccessibilità della richiesta del procuratore Gratteri, si potrebbe scommettere un soldino sul fatto che Lorenzo Cesa può dormire sonni tranquilli anche senza sfoderare il rosario. In ogni caso auguri, e giustizia la trionfera. Quanto al resto, come confermato dallo stesso Gratteri, Cesa diceva già da giorni che a fare i costruttori della nuova maggioranza l'Udc non ci sarebbe stata. Chiusa dunque l'attualità, resta aperta una domanda politica che, mentre qua e là ritengono l'eterno tema dell'utilità di un partito cattolico, viene sempre per le porte: perché esiste ancora, l'Udc? La domanda non intende essere polemica, né marmalada. (Continuare a pagina quattro)

## Il fattore "F" (Fofo)

Tutti i guai di Conte passano da lui. L'ultima di Bonafede è che mercoledì potrebbe causare la caduta del governo

Dicono che Conte per un attimo (ma solo un attimo) abbia addirittura pensato alle dimissioni per evitare che il suo amico Alfonso mercolodi arrivi in Senato a parlare di Giuseppe Conte. (Continuare a pagina quattro)

stizza provocando la sfavilla definitiva. In Aula. "Dio ce ne scampi. Non sopravviveremo". E nel pronunciare queste parole a Palazzo Chigi mettono su lo sguardo che devono avere i vittimi nel momento di essere sospinti nei treni del mattatoio. Prima i grillini della commissione Giustizia tremano all'idea di Bonafede che spiega e sottopone al voto dell'Aula il suo programma sulla Giustizia. "Ma non si può rinviare a qualche mese. A maggio era ancora possibile. Senza conseguenze. Ma Conte non lo vuole. Chissà se ora se n'è pentito. Bonafede e la sua relazione istruisce. "Giulia stiamo scrivendo bene. La stiamo limando, girando gli uffici del ministero. Lui dovrà solo leggere. Vero. Ma come dice il saggio: anche se a una mucca dai due bere del cacao non è che mungere". (Continuare a pagina quattro)

E così sul governo debbano pesare il fattore "F". Il fattore Fofo, appunto. Solo lui, il dj elettrico al rango di ministro Gaetano Gagliardi, il razzo che si è levato dal suolo, dalla giungla di Gai Di Agostino alla toga di Piero Calamandrei, mercoledì potrebbe riuscire nel miracolo di far volare allo stesso modo (cioè contro il governo) sia Renzi sia l'Udc, con l'assenza strategica di alcuni riformisti del Pd. In pratica i costruttori di Conte e quelli che Conte invece lo vorrebbero distruggere. Tutti insieme. "Signor colonnello, è successa una cosa interessante. Il presidente ha parlato con gli americani". Potenza del fattore F. "Ma vi pare che io possa andare in un posto dove c'è Bonafede?". Come per esempio Luigi Villa? Il senatore democristiano, il ministro dell'Interno, questo ora corteggia in quel ramo del Parlamento in cui il governo si tiene in piedi con tre senatori a vita e due ex Forza Italia. Pare un'idea. "Sì, ma non è un'idea. È un'idea che Sandra ha più di qualche dubbio su questa relazione". Più chiaro di così? Un altro voto in meno. Da 196 che erano del giorno della nascita. Il 2019 è stato un anno di novità di nuovo già da Milano, anche stavolta? E Maria Rosaria Rossi, che è stata così vicina a Silvio Berlusconi? Il duovo Maria Rosaria Rossi potrebbe per Bonafede? Ecco, sono già 194, forse 193. Il guasto del fattore F. Tutti lo sanno capir, tranne lui. Tranne Fofo medesimo, il ministro e avvocato - si presume dunque laureato in Giurisprudenza - che confonde la colpa del delitto e crede che sia 418 bis, hanno all'incirca la stessa cosa. "Ma esattamente la laurea chi gliel'ha data?", si chiede Andrea Romano, parlamentare del Pd. Pare che ieri sera, Bruno Tabacchi, l'infaticabile cercatore di responsabili, lui che va in giro per corridoi con il lanternino, se lo sia trovato di fronte assieme a Luigi Di Maio. A Palazzo Chigi. Era sorridente e tranquillo. Fofo, Tabacchi spinge avanti con preoccupazione che mercoledì ci si sia a schiantare. È quello sorrideva. Sorrideva di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la corruzione". E lui sorride. Sorride di quel suo sorriso costante, appena accennato, inappuntabile ma perenne. Come stampato sul volto. Sorride sempre Fofo. Raffaele Contone gli dice che la legge Sparzaccorotti è "scritta così male che rischia di alimentare la



# il Giornale



SABATO 23 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 19 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
02 7322471 | Guida Inf. notte@ilgiornale.it

## SFOGO DEL PREMIER

# Conte disperato: «Non trovo responsabili»

*Guai per palazzo Chigi: fallisce la compravendita di deputati  
Paura per il voto di mercoledì, i grillini guardano a Renzi*

di Augusto Minzolini

**A**neddoto su quel rischio di elezioni anticipate a cui credono solo gli allocchi. Martedì scorso, dopo il dibattito sulla fiducia al Senato, Vito Crimi, reggente dei 5stelle, ha rimproverato, con un certo disappunto, Ettore Licheri, capogruppo dei grillini a Palazzo Madama: «Ettore, avresti dovuto rimarcare di più l'opzione secca: o Conte, o le elezioni». Licheri, che è (...)

segue a pagina 3

### LA LETTERA

**NOI NON CADIAMO  
NELLA TRAPPOLA  
DEI LIBERALI DI CONTE**

di Mara Carfagna

**C**aro direttore, leggo con sconcerto gli aggettivi con cui si cerca di promuovere la nascita di un gruppo-cuscinetto a sostegno del governo di Giuseppe Conte alla Camera e al Senato e, in prospettiva, di un «partito del premier». Popolari. Patrioti. Come se bastasse un nome per modificare la natura dell'operazione, che ai miei occhi è un rammento occasionale e frettoloso di una maggioranza senza più ossigeno né prospettiva che non sia quella di arrivare al semestre bianco.

Rubare questi due aggettivi, incardinati da una decennale tradizione al mondo dei moderati e del centrodestra (non certo ai savonarola del M5S o alle fondamenta internazionaliste della sinistra), rappresenterebbe un «furto di senso». L'ultimo imbroglio di una politica senza radici che si appropria di quelle altrui per gettare fumo negli occhi degli italiani.

Tuttavia, caro direttore, quelle due parole - popolari, patrioti - siamo noi a doverle difendere, interpretandole con passione e rigore, per evitare che ce le scippino. Sono parole nostre, ma troppo spesso negli ultimi tempi le abbiamo dimenticate insieme al loro sottotesto: il rifiuto dell'estremismo, la ricerca del bene comune oltre l'ossessione di distruggere «il nemico», il rifiuto della logica del «tanto peggio tanto meglio» che porta a tifare per il collasso del Paese nella speranza di trarne vantaggio.

Non so come possiamo riappropriarci di quei termini. So (me lo dicono, tra l'altro, anche i sondaggi) che da quando il presidente Berlusconi ha rilanciato l'identità centrista, popolare e patriottica, facendola uscire dal cono d'ombra in cui era sparita, le cose vanno meglio. E sono convinta che il Paese, nella drammatica tempesta (...)

segue a pagina 2

### INTERVISTA STORICA AL TGS

**Leggi razziali, Emanuele Filiberto:  
«La mia famiglia chiede perdono»**



Pubblichiamo la storica lettera del principe Emanuele Filiberto di Savoia alla Comunità ebraica per il Giorno della memoria, 27 gennaio, letta in esclusiva ieri al Tg5 delle 20

di Emanuele Filiberto di Savoia

**M**i rivolgo a tutti voi, Fratelli della Comunità Ebraica Italiana, per esprimervi la mia sincera amicizia e trasmettervi tutto il mio affetto nel solenne «Giorno della Memoria».

Vi scrivo a cuore aperto una lettera certamente non facile, una lettera che può stupirvi e che forse non vi aspettavate. Eppure sappiate che per me è molto importante e necessaria, perché reputo giunto, una volta per tutte, il momento di fare i conti con la Storia e con il passato della famiglia (...)

segue a pagina 15

### LA RICOSTRUZIONE STORICA

**Così i 47mila ebrei d'Italia  
persero di colpo tutti i diritti**

di Giordano Bruno Guerri

a pagina 15

### IL CASO CESA

**Così Gratteri ammette  
l'indagine a orologeria**

di Felice Manti

**A**nche un orologio rotto segna l'ora esatta due volte al giorno, diceva Winston Churchill. Quello della giustizia non si ferma mai, eppure il timing di certe inchieste stupisce sempre, soprattutto se chi dovrebbe respingere al mittente l'idea dell'ennesima entrata a gamba tesa delle toghe nella politica, soprattutto dopo lo scandalo scoppiato intorno (...)

segue a pagina 5

### INTERVISTA A NARDO

**«Quegli strani messaggi  
della toga ai giudici»**

Fazzo a pagina 5

### BORIS JOHNSON: VARIANTE INGLESE PIÙ LETALE

**Caos sui numeri, da domani  
Lombardia in zona arancione**

Alberto Giannoni

■ Si torna all'arancio, in Lombardia. La speranza dei giorni scorsi è diventata ipotesi e infine certezza. Dopo l'ennesima giornata infinita, segnata da un nervoso braccio di ferro con Roma, alla fine è arrivata l'ufficialità.

a pagina 8

### 400MILA EURO PER LE CELEBRAZIONI DEL PCI

**Spadafora dà ai comunisti i soldi dei giovani**

di Francesco Giubilei

**C'**è una netta differenza tra chi, abbattendo le statue, rimuovendo le lapidi e i monumenti vorrebbe cancellare la storia e chi, fedele ai valori e principi democratici, ritiene giusto che la storia debba essere studiata e ricordata. È perciò corretto, in occasione della fondazione del Partito comunista italiano avvenuta un secolo fa a Livorno, organizzare eventi, iniziative editoriali, convegni e conferenze.

Ben altra cosa è trasformare il ricordo di un partito che prende il nome da un'ideologia come quella comunista, in una celebrazione dal carattere agiografico pagata con fondi pubblici, esattamente quello che avverrà nel corso dell'anno. Come testimonia il decreto attuativo firmato dal ministro per le Politiche giovanili e lo Sport Vincenzo

Spadafora, «i progetti per le iniziative culturali e celebrative del centenario della fondazione del Partito comunista italiano» saranno finanziati con «euro 200.000 per ciascuno degli esercizi finanziari 2020 e 2021». Quattrocentomila euro di fondi pubblici dedicati «all'approfondimento delle attuali conoscenze sugli eventi e le motivazioni (...)

segue a pagina 7

### IRA BIPARTISAN

**«Caro Sala,  
Greta come  
Anna Frank?  
Una bestemmia»**

di Vittorio Sgarbi

**U**na profonda avversità, non politica ma ideale, e il rispetto del vero mi impongono di contrastare l'inverosimile accostamento di Anna Frank a Greta Thunberg del sindaco di Milano Beppe Sala. Ho cercato giustificazioni alla dichiarazione improvvida del Sala, e sono riuscito a pensare che al paragone lo abbia indotto la giovane età delle due donne.

Deve aver pensato: due ragazze intelligenti. Ma già la sua seconda affermazione appare confusa e aberrante: «Viene naturale pensare a Greta Thunberg, perché sono due storie di coraggio enorme in cui si parte dalla cosa più semplice che c'è e si arriva a un risultato simile».

Viene «naturale» forse a lui perché è evidente che, nell'un caso e nell'altro, non si tratta di coraggio. Anna Frank era una ragazza sensibilissima che patì violenza, isolamento e discriminazione. Greta Thunberg è una ragazza certamente intelligente che (...)

segue a pagina 14  
Giannoni a pagina 14

### DOPO LA MORTE DI PALERMO

**Il garante:  
Tik tok vietato  
ai minorenni  
per un mese**

Nino Materì

■ Il Garante per la protezione dei dati personali ha disposto nei confronti di Tik Tok il blocco immediato dell'uso dei dati degli utenti per i quali non sia stata accertata con sicurezza l'età anagrafica. L'Autorità ha deciso di intervenire d'urgenza a seguito della morte della bambina di 10 anni a Palermo, probabilmente avvenuta per una sfida sul social network.

a pagina 18



Oggi su Alias

FEDERICO FELLINI l'ultimo progetto che non vide la luce, un «Inferno» dalla Divina Commedia, pensato per essere girato in digitale



Alias Domenica

SARA GALLARDO «Gennaio», prima traduzione italiana di un romanzo dell'autrice che Ricardo Piglia collocava tra i classici argentini



Visioni

CINEMA Addio a Cecilia Mangini, la prima documentarista italiana. Le donne, il sud d'Italia, la censura Bertozzi, De Leonardis, Piccino pagine 12 e 13

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

SABATO 23 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 19

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

LA CRISI NEL VICOLO CIECO, NUMERI IMPOSSIBILI PER LA MAGGIORANZA

# Renzi riapre, Conte teme la trappola

Il leader di Italia Viva considera chiusa la fase dei responsabili e riapre al dialogo, ma da Palazzo Chigi temono la trappola. Bruno Tabacchi, uno dei principali punti di riferimento nella caccia al responsabile, incontra Luigi Di Maio e fornisce la sua soluzione: «la maggioranza si può allargare. Ma non con questo governo. Ci vuole il Conte».

Ma è esattamente ciò che il presidente del consiglio non vuol fare: dimettersi per attendere un reincarico. Tuttavia, costruire un nuovo gruppo al Senato appare sempre più difficile, soprattutto dopo l'operazione giudiziaria che ha colpito il leader Udc Lorenzo Cesa. La maggioranza va incontro fin da subito a prove durissime. A partire dalla relazione sulla giustizia del ministro Alfonso Bonafede, a rischio bocciatura.

ANDREA COLOMBO A PAGINA 2

## SOMMOVIMENTI IN PARLAMENTO Pd e 5 stelle, dubbi sulla linea dura

I grillini sono disponibili a concedere ancora questo fine settimana per individuare una soluzione ma pronti a manifestare disagio. Dal Pd si sollevano le prime voci contro il rischio che salti definitivamente ogni mediazione e si proceda verso nuove elezioni.

CARUGATI, SANTORO A PAGINA 3

Letizia Moratti e Attilio Fontana foto LaPresse



Giorni a contestare la zona rossa, polemiche con il ministero della Salute, alla fine l'Istituto superiore di sanità smaschera il bluff della Lombardia sul conteggio dell'indice Rt: «I dati aggiornati sono arrivati solo mercoledì 20». E la Regione torna in arancione pagina 5

## Un'altra storia Joe Biden ha poco tempo, solo due anni

FABRIZIO TONELLO

Nelle prime 72 ore in carica Joe Biden sembra essere rimasto seduto praticamente tutto il tempo alla scrivania dell'Ufficio ovale, per firmare i decreti immediatamente esecutivi che smantellano gli aspetti più odiosi del trumpismo.

— segue a pagina 9 —

## Politica estera Usa Antony Blinken, un falco liberale. Sanders coi guanti

ALBERTO NEGRI

Insieme a Biden sulla Casa Bianca è pianato il nuovo segretario di stato Antony Blinken, definito dal New York Times un «interventista liberale», ovvero un «falco democratico» che è subito passato all'attacco.

— segue a pagina 15 —

## Il centenario del Pci Non si tratta di memorialismo. Sinistra dove sei?

PIER GIORGIO ARDENI

Nella ricorrenza non troppo nostalgica di un congresso con cui cento anni fa nacque «il più grande partito comunista dell'occidente capitalistico», le analisi appaiono più di tono memorialistico che altro.

— segue a pagina 15 —

## Cambio di stagione

2011 2021 8 pagine speciali sulle primavere arabe in edicola martedì 26 gennaio il manifesto

## RECOVERY PLAN Governo-sindacati, «confronto serrato»



Dopo mesi, governo e sindacati si rivedono a palazzo Chigi in video conferenza. Cgil, Cisl e Uil strappano all'esecutivo l'impegno a tavoli su ogni missione del Recovery Plan. Conte: solo insieme ce la facciamo. Landini: bene, ma ora serve allargare lo stop ai licenziamenti all'estate. FRANCHI A PAGINA 4

## all'interno

### Francia Università dimenticata, la protesta

ANNA MARIA MERLO PAGINA 6

### Usa Ritorna Fauci. E anche la lotta al virus

MARINA CATUCCI PAGINA 9

### Nazisti Il «Sole nero» di un estremista nero

SAVERIO FERRARI PAGINA 7

## GUERRA IN SIRIA Israele attacca, uccisi 4 civili

Nuovo attacco israeliano in Siria. Dopo settimane di escalation, giovedì notte Tel Aviv ha sganciato missili su Hama e ucciso una famiglia: quattro civili, tra cui due bambini. E mentre le chiese cristiane siriane scrivono al neo presidente Biden perché cancelli le sanzioni che aggravano la crisi sanitaria, a Damasco nessuno spera in un cambio di rotta Usa verso la Siria. Il timore di Assad è di essere usato come moneta di scambio con il fronte Israele-Golfo: la sua testa in cambio dell'accordo con l'Iran. GIORGIO A PAGINA 8

## Lele Corvi



Photo Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U. n. 139/2004



# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE N° 77  
ITALIA

Fondato nel 1892



Sabato 23 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A EDIZIONE PROBABILE, "IL MATTINO" - "IL CORAIO" - EURO 130

**Lo spazio museale Pompei, i tesori dell'Antiquarium ori, dipinti e calchi rivive il passato**  
Susy Malafronte a pag. 15



**Lettera di Emanuele Filiberto Vergogna leggi razziali dopo ottantatré anni le scuse dei Savoia**  
Fabio Isman a pag. 13



**Le scelte del Napoli Gattuso conferma i titolari e ritrova Osimhen guarito dal Covid**  
Roberto Ventre alle pagg. 16 e 17



## Il pressing di Pd e M5S su Conte: dimissioni

► Naufragata l'operazione costruttori I partiti alleati: serve un governo ter Ma il premier: nuovo gruppo o si vota

Addio "costruttori", Pd e M5S a Conte: dimissioni, poi il governo ter. Ma il premier non molla: un nuovo gruppo o si vota.  
Conti, Pirone e servizi alle pagg. 6 e 7

**Punto di Vespa L'AVVOCATO E IL GIOCO DELL'OCA DEL SENATO**

Bruno Vespa

Muoviamo una per volta le pedine sulla scacchiera. Conte deve trovare una quindicina di senatori per poter far passare nelle commissioni la linea del governo. Le commissioni sono il motore dell'attività legislativa. Se un governo non ha una maggioranza stabile non va da nessuna parte. Ammettiamo che il trovi. Lasciamo da parte il Superiore Interesse del Paese. Uno che passa dall'opposizione alla maggioranza vuole in cambio qualcosa di concreto: un posto di governo e/o soprattutto la garanzia della rielezione. Sono entrambi punti problematici.

Continua a pag. 39

**L'intervista Amendola: «Recovery così rischiamo il ritardo»**



Il ministro: a Napoli e alla città metropolitana serve nuovo slancio dopo 10 anni bloccati

«Serve maggioranza stabile per accelerare sul Recovery», il ministro degli Affari europei avverte: numeri fragili, subito condizionale politica. E su Napoli dice: i dieci anni di de Magistris sono stati disastrosi, ora discutere su come superare le emergenze e solo dopo si passi al nome del candidato. Pappalardo a pag. 9

## Tutti a scuola a febbraio ma c'è l'incubo trasporti

► Il Tar Campania bocchia la Regione: anche le superiori in classe: a turno metà a casa Più bus ma non è risolto il nodo assembramenti. L'indice contagio più basso d'Italia

Il racconto La balena che ha scelto Sorrento



**Moby Dick del Golfo il viaggio senza ritorno**

Antonio Pascale a pag. 38

Adolfo Pappalardo ed Elena Romanazzi alle pagg. 2 e 3

**La nuova ondata Contro la pandemia gli «stop and go» non funzionano**  
Luca Ricolfi

Che nell'ultima parte del 2020, in Italia e in altri Paesi del mondo, vi sia stata una "seconda ondata", nessuno dubita. A partire dalla fine di settembre tutti gli indicatori di diffusione dell'epidemia hanno iniziato a galoppare.  
Continua a pag. 39

**Il flop del Nord La Lombardia sbaglia anche i dati e torna arancione**  
Claudia Guasco

Grazie a un indice di contagio a 0,82 la Lombardia potrebbe entrare in zona arancione. Ma nel suo rapporto, l'Isa scrive che la zona rossa è stata stabilita sulla base dei dati che la stessa Regione ha inviato rettificando poi il 20 gennaio. A pag. 5

## Bambini, boom di atti di autolesionismo «In casa troppo web»

► Gli psicologi: «È l'effetto del non uscire più» Allarme del Santobono: 20 ricoveri da ottobre

Maria Chiara Autlisio

Sono circa venti i bambini che dal mese di ottobre a oggi sono arrivati all'ospedale Santobono in preda a gravi disturbi psichiatrici. Per gli psicologi è un effetto del lockdown. Sotto accusa le troppe ore su internet. A pag. 12

L'ordinanza

Il garante privacy blocca Tik-Tok «Verificare l'età»

Guasco a pag. 12

## Napoli il Comune che non ascolta il prefetto Murales e clan, c'è l'inchiesta Lamorgese: vanno cancellati

Leandro Del Gaudio

Pitture murali e altari, il ministro dell'Interno fa sentire la sua voce all'indomani della lettera aperta pubblicata ieri da Il Mattino: «Caro ministro, il Comune non ascolta lo Stato». Spiega Lamorgese: «Ho parlato con il prefetto di Napoli e gli ho chiesto di andare avanti nella sua battaglia per l'affermazione di una cultura della legalità condivisa. Sposo in pieno la sua linea, ha ragione: quei murales vanno rimossi».

In Cronaca



OGNI PROSECCO DOC È IL FRUTTO DI GRANDE PASSIONE, SAPERI E CREATIVITÀ. MA SOLO SE HA ORIGINE QUI.

PROSECCO DOC ITALIAN GENIO



# Il Messaggero



211 € 1,40\* ANNO 143-N° 22 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 23 Gennaio 2021 • S. Emerenziana

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

### L'intervista

**La Pellegrini a cuore aperto**  
«Io, da medaglia anche in tv  
Dopo Tokyo addio nuoto  
un figlio sì, le nozze non so»  
Ravarino a pag. 24



**A Crans Montana**  
La valanga rosa è tornata  
Super Sofia Goggia  
terza vittoria di fila:  
è la regina della libera  
Nicolliello nello Sport



**Il Messaggero**  
**BEEP!!!**  
motori.ilmessaggero.it

## Lo "stop and go" Il protocollo inefficace contro la pandemia

Luca Ricolfi

Che nell'ultima parte del 2020, in Italia e in altri Paesi del mondo, vi sia stata una "seconda ondata", nessuno dubita. A partire dalla fine di settembre tutti gli indicatori di diffusione dell'epidemia hanno iniziato a galoppare, oltrepassando una dopo l'altra le principali soglie di allarme: nuovi casi, morti, quoziente di positività, ricoveri ospedalieri hanno presto raggiunto livelli preoccupanti.

Quello che è invece meno chiaro è se sia in arrivo, o sia già arrivata, anche una terza ondata, e se le ondate di cui si parla siano investendo più o meno uniformemente tutti i paesi, o perfino in Paesi a noi comparabili.

Ma che cos'è un'ondata? Qui i punti di vista divergono. Per chi lavora in ospedale un'ondata è l'arrivo repentino di un numero di malati Covid che satura, o rischia presto di saturare, la capacità di accoglienza del sistema sanitario nazionale. Da questo punto di vista non c'è nessuna nuova ondata in atto, semplicemente sta succedendo che gli ospedali non si stanno svuotando, e continuano ad operare al limite della capacità.

Per chi invece monitora la dinamica dell'epidemia le cose stanno molto diversamente. Osservata da questa angolatura, un'ondata è una perturbazione della curva epidemica che ne modifica (peggiora) in modo apprezzabile l'andamento.

Continua a pag. 12

## Minori in pericolo, il Garante blocca TikTok

►Dopo la bimba morta La Privacy: «Non sanno l'età di chi usa l'app»

Claudia Guasco



Il social TikTok

Bambini in pericolo: il Garante blocca TikTok. Dopo la bimba morta per un gioco tragico sulla celebre piattaforma social, interviene il Garante per la Privacy. A pag. 6

### Il giurista

**Mirabelli: «Serve la stessa norma per tutti i social»**

Michela Allegrì

Mirabelli: «Serve la stessa norma per tutti i social network». A pag. 7

### La testimonianza

**«Io, travolto dal vortice Blue Whale mi ha salvato la mia professoressa»**

ROMA «Ho provato questa sfida, avvicinarmi alla morte. Ero molto triste. Ho attraversato un momento particolare e allora ho iniziato a tagliarmi. Era il primo step». Paolo (il nome è di fantasia), romano di 18 anni, ne parla liberamente. Il ricordo è nitido anche se oggi non si capacita di quello che stava per fare appena un anno fa. A pag. 6

## Pressing su Conte: dimettiti

►Grana giustizia, i centristi si sfilano. Da Pd e M5S spinta per formare un governo terzo Ma il premier non molla: nuovo gruppo in Parlamento o si vota. E lo spread sale a 126

C'è Roma-Spezia: Edin fuori squadra dopo la lite. Torna El Shaarawy



È rottura tra Edin Dzeko e Paulo Fonseca (foto ANSA) Angeloni, Carina e Lengua nello Sport

ROMA Dimissioni, aumenta il pressing sul premier Conte. Acquaviti, Ajello, Amoroso, Conti, Jerkovic e Pirone da pag. 2a pag. 5

## Variante e vaccini, il doppio allarme: «Virus più letale»

►Anche AstraZeneca annuncia il ritardo del siero «Alla Ue meno 60%». Oggi vertice sul taglio di dosi

Mauro Evangelisti

Anche AstraZeneca ora è in ritardo e questo complica i piani dell'Italia. Oggi un nuovo vertice per affrontare l'emergenza del taglio delle forniture di Pfizer-BioNTech. L'allarme di Boris Johnson: la variante inglese è più mortale. A pag. 8

### Un passaporto per la ripartenza

Paolo Graldi

L'idea elementare di dotare i cittadini che sono già stati (...) Continua a pag. 12

## Giallo a Montevideo Botte in ambasciata I pm: «Luca Ventre è stato ammazzato»

Giuseppe Scarpa

Diventa un caso la morte di Luca Ventre, 35 anni, a Montevideo (Uruguay). Un decesso, questa l'ipotesi al vaglio degli investigatori, avvenuto come conseguenza di un'aggressione subita dentro l'ambasciata italiana. Sede diplomatica in cui si era recato per chiedere di essere rimpatriato. A pag. 15



Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**  
80mg capsule orali  
a rilascio prolungato

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

Chiedi consiglio al tuo farmacista

SONNO DISTURBATO PENSIERI COSTANTI

© 2020 ALMA FARMA

**COME BRILLANO I GEMELLI**

**IL SECONDO BRANNO**

Buongiorno, Gemelli! Quante stelle brillano per voi, la prima Luna del 2021 forma quattro aspetti diretti con i pianeti in Acquario, primo fra tutti Mercurio. Il vostro pianeta è certamente un mago, un alchimista che trasforma il metallo in oro, e voi naturalmente trasformate le parole in monete d'argento. Inventate, cari Gemelli, parole nuove anche per esprimere il grande amore che sicuramente sentite nel cuore. Auguri.

© IPRODOLLORE RESERVATA  
L'oroscopo all'interno

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



# il Resto del Carlino

SABATO 23 gennaio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Emilia Romagna, l'attività dei Nas

«False medicine  
contro il virus  
vendute su internet»

Tempera a pagina 14



**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Anche AstraZeneca frena sui vaccini

Non ha ancora l'ok dell'Europa ma già annuncia che non potrà rispettare le consegne previste: problemi per la produzione. Errore nei dati, la Lombardia tornerà arancione. Si abbassa l'indice Rt dei contagi: così cambiano i colori nelle regioni

Servizi  
da p. 3 a p. 7

La partita a scacchi

**A Conte resta  
l'ultima mossa  
Le elezioni**

Bruno Vespa

**M**uoviamo una per volta le pedine sulla scacchiera. Conte deve trovare una quindicina di senatori per poter far passare nelle commissioni la linea del governo. Le commissioni sono il motore dell'attività legislativa. Se un governo non ha una maggioranza stabile non va da nessuna parte. Ammettiamo che li trovi. Lasciamo da parte il Superiore Interesse del Paese. Uno che passa dall'opposizione alla maggioranza vuole in cambio qualcosa di concreto: un posto di governo e/o soprattutto la garanzia della rielezione. Sono entrambi punti problematici. Con i seggi passati da 930 a 600, il Pd non potrà nemmeno confermare tutti i suoi, figuriamoci se può fare una massiccia campagna acquisti.

Continua a pagina 2

**TABACCI TESSE IL GRUPPO CENTRISTA IN SOCCORSO ALLA MAGGIORANZA  
MA NEL PD CRESCE L'ALA TENTATA DA LARGHE INTESI E NUOVO PREMIER**

Marin e Colombo alle p. 10 e 11



Bruno  
Tabacchi,  
74 anni

**L'UOMO  
MASCHERATO**  
*(che trama per il governo)*

DALLE CITTÀ

Bologna, il parcheggio

**Area Staveco,  
ampliamento  
bloccato  
dalla burocrazia**

Orsi in Cronaca

Bologna, il lutto

**Virtus e Fortitudo  
piangono Lombardi,  
istrione del basket**

Costa nel QS

Aggregazione Bologna Rimini

**Super Fiera,  
la Regione  
scende in campo**

Principini a pagina 21



Dopo la tragica morte di Antonella a Palermo

**TikTok, scure del garante  
Stop ai profili dei bimbi**

Moroni e Panettiere alle pagine 8 e 9



Emanuele Filiberto: leggi razziali, una vergogna

**«Fratelli ebrei, perdono»  
Le scuse dell'erede Savoia**

Jannello a pagina 13

**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, anche il tuo farmacista. Si consiglia prendere dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con carattere sanitario qualificato. Aut. Min. 03/00/2020.

**GECAR**  
nuova  
concessionaria  
**OPEL**

SABATO 23 GENNAIO 2021  
**IL SECOLO XIX**

**GECAR**  
**OPEL**

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno 2000V - NUMERO 19, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it **GNN**

Blocco degli addebiti per chi ha il conto in rosso e acquisti protetti via web con la carta di credito: cosa cambia  
Dallo stop alle rate del mutuo agli aiuti a famiglie e imprese, come funzionano le ultime norme anti-Covid

**Pagamenti e sicurezza, le nuove regole**

Lunedì 25 gennaio l'inserto di 8 pagine in omaggio con **IL SECOLO XIX**

**SANREMO, IL CONDUTTORE REPLICA ALLE CRITICHE Festival, la mossa di Amadeus: «L'Ariston è come uno studio tv»**  
LEDE / PAGINA 41

**INDICE**

Primo piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 14
Commenti	Pagina 15
Economia/Marittimo	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Programmi Tv	Pagina 37
Arte	Pagina 38
Sport	Pagina 42

IN LIGURIA SI CERCA DI ACCELERARE: ENTRO MARZO COPERTI GLI OVER 80

# Vaccini in ritardo, ora è allarme Italia contro Pfizer «È inaffidabile»

Mancherà all'appello il 20 per cento di dosi  
Si allungano i tempi anche per AstraZeneca

I vaccini sono in ritardo e la possibilità che possa mancare all'appello il 20% delle dosi che avrebbe dovuto fornire Pfizer è ora una certezza. Tanto che la circostanza ha scatenato la reazione dell'Italia. Il commissario Arcuri, ieri, ha dichiarato in modo netto che di Pfizer «adesso non ci fidiamo più». L'allarme si somma ai timori che possano ritardare anche le dosi AstraZeneca. In Liguria, intanto, si cerca comunque di accelerare: «Entro marzo saranno coperti gli over 80», assicurano i vertici regionali. **SERVI / PAGINE 2-5**

**ROLLI**



**IL COMMENTO**

**ANTONELLA VIOLA**  
**SE I DATI DELLA SCIENZA FANNO PAURA**

Come più volte durante questa pandemia, nuovamente la comunità scientifica si mostra ai cittadini divisa e polarizzata in due schieramenti contrapposti. Oggi l'argomento di discussione riguarda la possibilità di modificare i tempi di somministrazione del vaccino, al fine di aumentare il numero di persone parzialmente protette. E si ripropone la resistenza ad affidarsi ai dati raccolti attraverso i metodi della scienza. **L'ARTICOLO / PAGINA 15**

**LA CRISI DI GOVERNO**

**Senato, allarme numeri**  
**La caccia ai responsabili diventa un rompicapo**

Cresce l'allarme numeri in Senato per la maggioranza in vista del voto di mercoledì sulla giustizia. Allarme rosso rilanciato anche da Bruno Tabacchi, il leader dei recalcitranti: che va da Conte e Di Maio appunto per dire che la chiamata di «costruttori» non decolla, che serve un progetto ampio e un nuovo governo, insomma un Conte ter, con nuovi posti e nuovi innesti da offrire, non un semplice rimpasto. **GLI ARTICOLI / PAGINE 10 E 11**



**ARCURI: «EX ILVA, GENOVA E LA BANDA STAGNATA CRUCIALI PER IL RILANCIO»**  
G. FERRARI / PAGINA 17

# Savona, in cella per terrorismo «Progettava stragi a scuola»

Tommaso Fregatti e Matteo Indice

Andrea Cavalleri, sedicente studente savonese di 22 anni, attivo nella compravendita di oggetti storici del fascismo e del nazismo, è stato arrestato ieri dalla Digos. È accusato di associazione a delinquere con finalità di terrorismo e propaganda e istigazione a delinquere per motivi di discriminazione razziale aggravata dal negazionismo. Con un suo amico torinese di 17 anni, voleva creare una cellula italiana della "Atomwaffen Division" (nota anche come Ordine Nazional-socialista). E per farlo aveva avuto rapporti con militanti di organizzazioni suprematiste bianche come l'Awf e il Ku Klux Klan. Progettava di fare «una strage nelle scuole», come a Utova. **GLI ARTICOLI / PAGINE 7**



**Andrea Cavalleri, 22 anni, savonese, arrestato ieri dalla Digos**

**IL PROCURATORE ANTIMAFIA**

**Cafiero de Raho:**  
**«Ragazzi influenzabili, il web è pericoloso»**

**L'ARTICOLO / PAGINA 8**

**IL REPORTAGE**

**Marco Menduni**  
**«Al liceo appassionato di Resistenza e di armi Poi stregato da Hitler»**

**L'ARTICOLO / PAGINA 9**

**BUONGIORNO**

Ecco chi è, mi arrovellavo da anni e finalmente ho la risposta: è Perelà, l'omino di fumo di Aldo Palazzeschi, che già adulto spuntò dal camino, ovvero dal nulla, e si mostrò al mondo. Arrivò in città e i cittadini videro che era di fumo e se ne incuriosirono, perché gli uomini erano pesanti e talvolta soldati o cattedratici o principi, cioè appesantiti dalle armature, dal sapere, dalle responsabilità, mentre lui era leggero, era di fumo: più che leggero, era etereo, era il prodotto purissimo del fuoco purificatore. Era, insomma, proprio quello che serviva. Il Re volle conoscerlo. La Regina anche. E poi l'arcivescovo, il banchiere, il massimo filosofo, il sommo pittore, la schiera dei blasonati, e lui incantava con la delicatezza, l'affabilità, era adattabile, gentile, ascoltava ognuno con un sorriso

**Il Conte fumo** **MATTIA FELTRI**

di fumo. Il popolo lo idolatrò, ne cercava l'udienza e i consigli, gli dedicava inchini profondi. E infine gli fu affidato - a lui così lieve - il compito più gravoso: la stesura del nuovo codice per il governo dello Stato, affinché allo stesso modo fosse puro e leggero. Ma quando sopraggiunse una disgrazia, l'omino di fumo fu altrettanto fumoso di prima, e dove si diceva leggerezza si disse vacuità, e dove si diceva purezza si disse incoscienza, la stesura del codice gli venne sottratta per risparmiarsi ulteriori guai, e non ci fu colpa che non gli fosse attribuita, né umiliazione risparmiata, non una maledizione trattenuta. Perelà subì un processo e una condanna, e fu rinchiuso in prigione da dove, omino di fumo, uscì attraverso il camino, per sparire nel nulla da cui era venuto. —

**AURUM**  
OPERAZIONE PROTEZIONE PATRIMONIO CULTURALE - ARABIA E ISRAELE  
**COMPRO**  
ORO e ARGENTO  
**SEDE STORICA**  
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI\*  
\*fino al massimale di legge  
Genova Corso Buenos Aires 81 R  
(a fianco cinema Odéon)  
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

**AURUM**  
OPERAZIONE PROTEZIONE PATRIMONIO CULTURALE - ARABIA E ISRAELE  
**COMPRO**  
ORO e ARGENTO  
**SEDE STORICA**  
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI\*  
\*fino al massimale di legge  
Genova Corso Buenos Aires 81 R  
(a fianco cinema Odéon)  
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Affrancamento**  
Partecipazioni  
e aree, il Fisco  
fa marcia indietro  
su cessioni e perizie

Gavelli e Tosoni  
— a pagina 21

**Imprese**  
Rafforzamento  
del patrimonio  
con troppi vincoli  
e condizioni

Alessandro Germani  
— a pagina 20



**varco**  
DAL 1965 UN RIFUGIO SICURO

**A GENNAIO  
FORD FOCUS  
MHEV**

CON FORD HYBRID BONUS  
E NUOVI EQUIPAMENTI STATALI

VeroFordStore Milano - [veroford.it](http://veroford.it)

FTSE MIB 22088,36 -1,52% | SPREAD BUND 10Y 122,50 +7,70 | €/S 1,2158 — | ORO FIXING 1852,70 -0,50% | **Indici&Numeri** → PAGINE 26-29

## L'instabilità colpisce Borsa e spread Bond decennali, la Grecia batte l'Italia

### MERCATI

Piazza Affari perde l'1,52%  
Il differenziale risale a 123,  
sui livelli di novembre

Adesso i tassi dei BTp sono  
più elevati di quelli ellenici  
maglia nera dell'eurozona

Edizione chiusa in redazione alle 22

L'Italia torna nel mirino degli investitori, complice la pandemia, una Bce meno propensa ad intervenire sui mercati e soprattutto le incertezze sul governo Conte. Piazza Affari ha perso ieri l'1,52%, lo spread è salito a 123 punti, sui livelli di novembre. Il rendimento del BTp decennale si è portato fino a 0,72%, superato anche da quello della Grecia, all'ultimo posto tra i titoli governativi dell'eurozona. Moody's avverte: con una maggioranza fragile più difficile gestire le sfide post-pandemia. **Cellino** — a pag. 3

### Si allarga lo spread Btp-Bund



### L'ANALISI

#### DEBITO PRECOVID TRA 10 ANNI

di **Dino Pesole**

Le più aggiornate stime del ministero dell'Economia, comprensive degli effetti dell'ultimo scostamento di bilancio da 3,1 miliardi,

certificano che il debito pubblico potrà tornare «poco sopra il livello del 2019» (vale a dire attorno al 135% del Pil) non prima del 2031. — *Continua a pagina 3*

## Recovery plan, Conte vede i sindacati e apre a modifiche

### LA RIPRESA

Lunedì prossimo il premier  
incontra Confindustria  
e altre associazioni datoriali

Il premier Conte cerca di riannodare  
i fili di un rapporto con i sindacati  
fermo agli Stati generali di giugno.  
Il premier ha presentato a Cgil,

Cisl e Uil il Piano nazionale di ripresa e resilienza, promettendo «un confronto interno e costruttivo». «Questo passaggio con voi - ha sottolineato - ci spingerà a modificare ulteriormente, per quanto necessario e opportuno, questo progetto». La versione finale dovrà recepire le osservazioni di Parlamento e imprese. Lunedì l'incontro con Confindustria e le altre associazioni datoriali. **Perrone e Pogliotti** — a pag. 4

### LA LETTERA

Dalle esportazioni  
alla politica: i progetti  
chiari portano risultati

di **Luigi Di Maio** — a pagina 2



### IL TRAINO DEL MERCATO ASIATICO



Risultato operativo a 10 miliardi. I risultati in Asia hanno permesso al big tedesco di resistere alla tempesta che ha colpito il settore auto

**Volkswagen, la Cina spinge  
gli utili nell'anno del Covid**

**Alberto Annicchiarico** — a pag. 5

**L'intesa Ue-Pechino libera  
gli investimenti bilaterali**

**Rita Fatiguso** — a pag. 6

## Ue lenta sui ristori di Alitalia. La newco: no a paletti su cessioni

### TRASPORTO AEREO

Ita replica a Bruxelles  
e punta a tenere marchio,  
handling e manutenzione

Il sentiero per il decollo della nuova Alitalia (Ita spa) resta stretto e scivoloso, con la Commissione europea che vuole veder chiaro sul piano industriale messo a punto dai vertici, mentre la "vecchia" Alitalia fa i conti con i pesanti effetti della crisi pandemica. Sul lancio della newco, dunque, prosegue il confronto tra

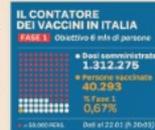
Roma e Bruxelles e due giorni orsono è partita la risposta, condivisa dai vertici di Ita (l'od Fabio Lazzerini e il presidente Francesco Caio) e dal ministero dell'Economia, alle osservazioni fatte pervenute dalla Commissione Ue, attraverso la Dg Competition, e imperniata su due binari: la richiesta di una piena discontinuità tra vecchia Alitalia e newco e il ricorso a un'operazione di mercato per la cessione degli asset. La tesi portata avanti è che la nuova Alitalia non dovrebbe essere discriminata nel momento in cui si aprirà la procedura di cessione degli asset. **Dominelli** — a pag. 15

## La Lombardia torna arancione. Meno dosi da AstraZeneca

### EMERGENZA COVID

Fontana accusa l'Iss che  
ribatte: Rt sotto 1 perché  
la regione ha rivisto i dati

Corretti i dati sui contagi della settimana 4-10 gennaio in Lombardia, l'Iss scende sotto l'1 e la regione torna zona arancione. Ma è scontro con l'Iss sulle responsabilità, intanto Francia e Belgio bloccano i viaggi non essenziali e il Portogallo ferma i voli con il Regno Unito. Sul fronte vaccini AstraZeneca ha comunicato



alla Ue che nella prima fase, dopo l'ok dell'Em, fornirà meno dosi del previsto ma non ha fornito dettagli sulla riduzione delle forniture. **Flammeri e Miraglia** — a pag. 5



"LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE"  
JOHN MUIR

booking@crystallo.it - tel. 0436.881111  
[www.crystallo.it](http://www.crystallo.it)



**L'intervista  
Marzolla:  
«In Enasarco  
è finita l'era  
della opacità»**

Antonello Marzolla è il  
presidente di Enasarco,  
l'ente di previdenza degli  
agenti di commercio

**Carlo Marroni** — a pag. 8

**485  
milioni**

Il fatturato 2020 del gruppo  
Rina è atteso a quota 485  
milioni, in crescita del 3-4%

**Certificazione  
Rina accelera  
sulla crescita:  
nei piani Borsa  
e acquisizioni**

**Celestina Dominelli** — a pag. 11

### PANORAMA

#### SUL TAVOLO IL CONTE TER

**Cresce il pressing  
sul Governo,  
riprende quota  
la crisi pilotata**

«La possibilità di rafforzare la maggioranza c'è ma serve un governo nuovo, non basta un rimpasto». Bruno Tabacchi, che ieri ha visto Di Maio, manda un messaggio: nome del center-right per far uscire allo scoperto i "responsabili" serve un Conte ter, schema ora gradito anche al Pd e partito del M5s. Tra lunedì e martedì possibili dimissioni del premier. Crimi: no a una ricucitura con Renzi. — *a pagina 2*

#### DOSSIER DELLA GDP

**Dalla sanificazione  
al turismo: così  
la mafia s'infiltra  
ai tempi del Covid**

**Ivan Cimmarusti**  
— a pag. 13

#### LA CRISI DEI CONTAINER

**Boom in due mesi per i costi  
dei noli marittimi dall'Asia**

La crisi dei container contagia l'Europa. Ora è nel Vecchio continente che il costo dei noli marittimi corre di più. Negli ultimi due mesi la spesa per i trasporti dall'Asia è più che quadruplicata, diventando così alta da superare in alcuni casi il valore della merce scambiata. Si alungano inoltre i ritardi sulle consegne. — *a pagina 7*

**TANA LIBERA**  
TUTTI

**DA OGGI CON IL SOLE  
Sami Modiano,  
l'orrore nazista  
e la missione  
di ricordare**

Il libro a 12,90 euro oltre il prezzo del quotidiano

**food**  
ECONOMIA  
DEL CIBO  
E AGRICOLTURA

**Terreni agricoli  
al top in Liguria:  
un ettaro costa  
oltre 100mila euro**

**Alessio Romeo** — a pag. 24

**Motori**  
MERCEDES EQA  
Crossover elettrico  
di lunga autonomia

**Mario Cianfione** — a pag. 23





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 23 gennaio 2021  
Anno LXXVII - Numero 22 - € 1,20  
Sant'Emerenziana

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

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

COME PIUME AL VENTO

## Su Bonafede c'è già la crisi bis

*Il premier è di nuovo nei guai perché c'è una maggioranza Ma contro il piano Giustizia* | *Un tema già divisivo esplose dopo l'inchiesta di Catanzaro e Zingaretti indagato a Roma* | *I responsabili non saltano fuori e quelli che ci sono ora vogliono prima le dimissioni del governo*

Il Tempo di Osho

### Conte cede la delega ma poi occupa i Servizi



"Il mio nome è Cont. James Cont"

Alcamo a pagina 7

\*\*\* Bomba Bonafede sul governo. Conte rischia di finire in minoranza nel voto sulla relazione sulla giustizia al Senato, mercoledì prossimo. Intanto l'operazione «volenterosi» non decolla e Renzi riapre al confronto, spacciando Pd e M5s. E a causare imbarazzo in maggioranza arriva anche l'inchiesta sulle nomine in Regione Lazio di Zingaretti.

Frasca, Ossino e Solimene da pagina 3 a 5

L'editoriale

Quell'indagine è ad orologeria  
Lo dimostra proprio Gratteri

DI FRANCO BECHIS

Interviste a raffica ai giornali. Poi siccome non basta, anche radio e tv. Parla più delle sue inchieste il procuratore di Catanzaro, Nicola Gratteri. Ed è proprio lì il problema. Lo sta facendo ora per difendersi dalle polemiche sull'avviso di garanzia (...)

segue alle pagine 4 e 5

Intervista di Emanuele Filiberto al Tg5

«Fratelli ebrei, perdonateci  
Condanno le leggi razziali»

a pagina 11

Oggi Roma-Spezia

Rottura con Fonseca  
Dzeko verso l'addio  
Ma torna El Shaarawy



Biafora, Schito e Zotti alla pagina 24

La campagna anti-Coronavirus comincerà l'8 febbraio. Per ora immunizzati solo 10mila anziani  
**Nel Lazio slittano i vaccini per gli over 80**

Proteste nelle scuole

Bus ancora affollati  
Lezioni a rischio

Conti a pagina 16

\*\*\* Gli anziani del Lazio dovranno attendere ancora per essere vaccinati. Slitta all'8 febbraio l'avvio della campagna anti-Covid per gli ultra-80enni. Il rinvio è stato reso necessario a causa della riduzione del 30% delle nuove dosi da parte della società produttrice del vaccino, la Pfizer.

Sbraga a pagina 17

Alta tensione in Campidoglio

La Raggi fa fuori vice  
e assessore al Commercio

Magliaro a pagina 15

la **S** TORACIATA  
Dice che buttano i miliardi. E perché glieli votate? Scostamento...

**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  
Ogni tanto qualcuno si stupisce che un personaggio che vediamo spesso sulle reti Mediaset, lo si veda anche, tanto o spesso, sulle reti Rai. Chi si stupisce, dovrebbe sapere che esiste l'esclusiva. Ovvero: se tu hai l'esclusiva con il gruppo Mediaset, evidentemente è più difficile che tu sia anche in Rai. Se non hai esclusive in tal senso, la televisione, dimostrando intelligenza e libertà di pensiero, usa i personaggi che ritiene utili alla propria programmazione.  
C'è un programma che va in onda su Raiuno il sabato alle sei del mattino. Si chiama "Il Caffè di Raiuno". (...)  
Segue a pagina 22

Sabato 23 Gennaio 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 18 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**

**Superbonus, il limite di spesa è elastico per gli interventi su parti comuni di edificio nel condominio**

*Provincia a pag. 26*

**Pelanda: il centrodestra non è pronto alle elezioni**  
Per questo sembra chiederle ma non le vuole

*Federico Ferruà a pagina 8*

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



## I processi si spostano online

*Ok a modalità digitale per nomina del difensore, revoca e rinuncia al mandato, denuncia, querela e relativa procura speciale. E portale telematico bidirezionale*

**ORSI & TORI**  
DI PAOLO PANERAI

Lo conosco da quando era bambino, è uno dei figli di Gabriele Capolino, che dirige assieme a me Class Editori, e ora me lo trovo laureato a pieni voti al MIT di Boston. Dopo ha subito ricevuto la borsa di studio per il Master. Finito il Master ha ricevuto più di 15 offerte di lavoro dalle più innovative aziende di tutto il mondo. Ha scelto di accettare quella di Domino Data Lab, una giovane società californiana di data science platform, che annovera tra i suoi clienti molte delle più importanti banche e industrie mondiali, da Bayer a Dell, da Allstate a Bnp Paribas, a Zurich. Quanti sono i giovani italiani che hanno avuto l'opportunità e la forza di fare un percorso durissimo come studiare al MIT ed essere così Aristocrazia 2.0. Meno, meno, molto meno di quelli di altri Paesi sviluppati, in primo luogo perché in Italia la percentuale dei laureati è una delle più basse dei Paesi sviluppati e il confronto non è certo con la

*continua a pag. 2*

Possibile depositare con modalità telematica anche la nomina del difensore, la revoca e la rinuncia al mandato del legale, la denuncia, la querela e la relativa procura speciale, oltre che l'istanza di opposizione alla richiesta di archiviazione. E da lunedì 25 gennaio parte la sperimentazione per rendere «bidirezionale» il portale per il processo penale telematico, dunque attivo per gli atti in entrata e in uscita.

*Ferraro a pag. 23*

**RAPPORTO TOMTOM**

**Nel 2020 è stata Palermo la regina italiana del traffico**

*Costa a pag. 11*

**Si fa strada il governissimo**  
Anche Carfagna lo invoca

*Valentini a pag. 7*



**DIRITTO & ROVESCIO**

Italoiano è lingua pugna che si presta a dire tutto e il contrario di tutto. Leo Longanesi diceva che siamo una «repubblica basata sull'ufanismo». Fino a poco tempo fa, i parlamentari che erano stati eletti in un partito e si accreditavano sotto le insegne di un altro venivano definiti «voltagliabana quando non venduti. Adesso, con Conte, essi sono stati egghindati con lo sluce. Infatti sono definiti voltagliabana o contrattori. Il bello è che tutti i media, senza fare una piega e senza nemmeno chiedere una spiegazione, si sono subito convertiti al nuovo lessico. Ai tempi del fascismo c'era il Minculpop che ogni sera suggeriva con del cablo ai media che linguaggio usare. Adesso non serve più. I media lo copiano da soli. Roberto Chiarolina, a pag. 12, spiega che in Germania i voltagliabana sono definiti Verreiber, cioè traditori. In tutto il Disoppo era ce n'è stato uno solo. Essi sono che sarebbero puniti dagli elettori. I tedeschi, insomma, sono diversi. E sono anche quelli che approvavano il Recovery Fund.

**YOUR GATEWAY TO THE FUTURE**

**OLTRE LA TRASFORMAZIONE DIGITALE.**

Ci sono scelte che rivoluzionano il business. Affrontare la trasformazione digitale con Retelit significa scegliere l'unicità di un Gruppo che ha saputo concentrare in una sola identità le migliori soluzioni e competenze digitali. Dall'infrastruttura al data, dalla rete alle applicazioni, il potere delle tecnologie di comunicazione è futuro. È davvero l'inizio di una nuova era. Una porta di ingresso al domani.

**RETELIT**  
Make business smarter

[www.relit.it](http://www.relit.it)

Facebook, Twitter, LinkedIn, YouTube icons

\* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50  
Con «Il mensile anti-Covid» a € 9,00 in più; Con «L'Adante delle Banche Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto ristori» a € 6,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più



# LA NAZIONE

SABATO 23 gennaio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Capalbio, la disgrazia. Era in Italia da Natale

**Bambina di 8 anni cade dalla bicicletta e affoga in piscina**

Alfieri a pagina 18



Firenze, giorni di angoscia

**Minore in fuga con l'influencer senza pietà**

Plastina e Nuti a pagina 14



## Anche AstraZeneca frena sui vaccini

Non ha ancora l'ok dell'Europa ma già annuncia che non potrà rispettare le consegne previste: problemi per la produzione. Errore nei dati, la Lombardia tornerà arancione. Si abbassa l'indice Rt dei contagi: così cambiano i colori nelle regioni

Servizi da p. 3 a p. 7

La partita a scacchi

**A Conte resta l'ultima mossa. Le elezioni**

Bruno Vespa

**M**uoviamo una per volta le pedine sulla scacchiera. Conte deve trovare una quindicina di senatori per poter far passare nelle commissioni la linea del governo. Le commissioni sono il motore dell'attività legislativa. Se un governo non ha una maggioranza stabile non va da nessuna parte. Ammettiamo che li trovi. Lasciamo da parte il Superiore Interesse del Paese. Uno che passa dall'opposizione alla maggioranza vuole in cambio qualcosa di concreto: un posto di governo e/o soprattutto la garanzia della rielezione. Sono entrambi punti problematici. Con i seggi passati da 930 a 600, il Pd non potrà nemmeno confermare tutti i suoi, figuriamoci se può fare una massiccia campagna acquisti.

Continua a pagina 2

**TABACCI TESSE IL GRUPPO CENTRISTA IN SOCCORSO ALLA MAGGIORANZA MA NEL PD CRESCE L'ALA TENTATA DA LARGHE INTESI E NUOVO PREMIER**

Marin e Colombo alle p. 10 e 11



Bruno Tabacchi, 74 anni

**L'UOMO MASCHERATO**  
*(che trama per il governo)*

DALLE CITTÀ

Firenze

**Nuovo Franchi Arrivano idee da tutto il mondo**

Baldi in Cronaca

Firenze

**Tornano a brillare i mosaici del Battistero**

Mugnaini in Cronaca

Firenze

**Cadaveri nelle valigie: nuove tracce, tre indagati**

Brogioni in Cronaca



Dopo la tragica morte di Antonella a Palermo

**TikTok, scure del garante Stop ai profili dei bimbi**

Moroni e Panettiere alle pagine 8 e 9



Emanuele Filiberto: leggi razziali, una vergogna

**«Fratelli ebrei, perdono» Le scuse dell'erede Savoia**

Jannello a pagina 13

**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, anche il tuo farmacista. Si sconsiglia prendere dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con carattere sanitario qualificato. Aut. Min. 03/00/2020.





# la Repubblica

PIAGGIO  
NEW BEVERLY  
COMING SOON



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 19

Sabato 23 gennaio 2021

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50

LA CRISI DELLA MAGGIORANZA

## Conte prova il terzo atto

Resta la chiusura a Renzi, palazzo Chigi punta su gruppi di responsabili pescando dentro Fi e Italia Viva. Se l'operazione riesce, il premier pronto a dimettersi e varare un nuovo governo prima del voto su Bonafede Recovery, le condizioni Ue: riforma di giustizia e pensioni

Il premier Giuseppe Conte cerca un gruppo di responsabili per rafforzare la maggioranza. Ed è pronto a dimettersi e a guidare un nuovo governo, il Conte ter, prima del voto sulla relazione del ministro della Giustizia Alfonso Bonafede. Recovery, l'Europa chiede le riforme all'Italia.  
*di Ciriaco, Cuzzocrea, D'Argenio, Greco, Milella, Petrini Sannino e Vitale* • da pagina 2 a pagina 8

**Il commento**

**I doveri di un leader**

*di Claudio Tito*

**P**er quanto l'Italia può permettersi di vivere in questo incredibile tempo della sospensione? Il governo, e insieme ad esso il Paese, è ormai immobile da settimane se non mesi. Il voto di fiducia di soli quattro giorni fa non ha risolto un bel niente. La crisi politica dell'esecutivo guidato da Conte e della maggioranza giallorossa è ancora in corso.

• continua a pagina 26

**Servizi segreti**

**La mossa del cavallo**

*di Carlo Bonini*

**G**iuseppe Conte chiude la partita sul controllo dell'Intelligence, uno dei capitoli cruciali nell'apertura della crisi e passaggio decisivo per gli equilibri futuri del delicatissimo rapporto tra poteri del premier, apparati e Parlamento, con la mossa del cavallo. Che lo libera da un assedio consentendogli di portare a casa parte significativa della posta.

• a pagina 2

**Dopo la morte della bimba a Palermo**

**Il Garante blocca TikTok "Certezza sull'età degli utenti"**

*di Autieri, Brunetto, Longo e Marceca*  
• a pagina 19

**Altan**

CI ARRAMPICHIAMO  
SUGLI SPECCHI  
COSÌ CI VEDIAMO  
COME SIAMO BELLI.



**Il virus**

**La Lombardia rossa per errore "A Milano persi cento milioni"**

E AstraZeneca taglia il 60% dei vaccini



La Lombardia è stata una settimana in zona rossa per errore e torna arancione. Scambio di accuse tra Regione e governo.  
*di Bocci, Carra, Castelletti Dazzi e Ziniti*  
• alle pagine 10 e 13

**L'intervista**



**Letizia Moratti "Nella mia sanità meno ospedali e più territorio"**

*di Alessia Gallione*  
• a pagina 11

**Veltrinelli Editore**

**TANA LIBERA TUTTI**  
WALTER VELTRONI  
SINO BOSSANI, IL SINDACO CHE TORNA DA ARGONNITZ.

27 gennaio, Giorno della Memoria  
A tredici anni ha vissuto l'orrore della deportazione. Oggi Walter Veltroni racconta la storia di Sami ai ragazzi.

**Leggi razziali**

**Se i Savoia chiedono perdono agli ebrei**

*di Umberto Gentiloni*

**L**a firma sulla legislazione razziale del 1938 ha segnato il giudizio storico sul ruolo e la funzione dei Savoia; solo la fuga irresponsabile e codarda dell'8 settembre 1943 può essere accostata a quella condanna.

• alle pagine 30 e 31  
con un articolo di **Fiori**

**Il reportage**



**Tunisia in piazza "È la rivolta degli affamati"**

*di Giampaolo Cadalano*  
• a pagina 15

**Verso la Champions**

**Il calcio pazzo che fa paura alle big d'Europa**

*di Paolo Condò*

**C**ome stanno le grandi del calcio? Mentre Premier e Serie A vedono in testa due club impegnati in Europa League, analizziamo lo stato di salute delle pretendenti alla Coppa dei sogni. Liverpool, Real, Barça e Juve stentano, il Chelsea è in crisi.

• alle pagine 34 e 35

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821; Fax 06/4982293 - Soci: 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 € 2,2 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ

Savoia Lettera di Emanuele Filiberto "Ebrei, scusate per le leggi razziali"

MONTECILLI E SERRI - P. 21

Usa Biden per l'ambasciata a Roma vuole il manager della Silicon Valley

MASTROLILLI E SEMPRINI - P. 13



Calcio Nicola ritrova il cuore Toro Super Zaza acciuffa il Benevento

GUGLIELMO BUCCHERI - PP. 26-27



LA STAMPA

SABATO 23 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) ■ ANNO 155 ■ N. 22 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ www.lastampa.it

GNN

IL SONDAGGIO

Gli italiani bocciano il "governicchio" dei responsabili Si al partito di Conte

ALESSANDRA GHISLERI

SE SI VOTASSE OGGI

Ipotesi 1 - Il partito di Conte



Ipotesi 2 - MSS con Conte leader



L'EGO - HUB

Il dato palese, anche tra i cittadini non solo per gli addetti ai lavori, è che dopo il voto di martedì al Senato il governo è sicuramente più debole e questo è sotto gli occhi di tutti.

CONTINUA PAGINA 7

IL RETROSCENA

Mancano i "costruttori" pressing di Pd e 5Stelle "Ora un nuovo esecutivo"

CARLO BERTINI FEDERICO CAPURSO

«Stallo totale, facciamoli decantare due-tre giorni», sogghigna Renzi con i suoi «Il bluff delle elezioni è fallito e anche la caccia ai nostri, ora vediamo che fanno».

SARDEGNA E LOMBARDIA DIVENTANO ARANCONI: SCONTRO TRA PALAZZO CHIGI E FONTANA

Vaccini, la rabbia di Arcuri "Non mi fido più di Pfizer"

Parla il commissario: "Certa la riduzione del 20%". In ritardo anche AstraZeneca

IL BISOGNO DI ACCORDI TRA STATI E IMPRESE

STRATEGIE ANTI COVID E I CONFINI DELLE LIBERTÀ

MARIO DEAGLIO

Ha fatto bene Biden a firmare un pacchetto di "ordini esecutivi" che bloccano i meccanismi più dannosi messi in moto dal predecessore.

"Non mi fido più di Pfizer". Domenico Arcuri, in un'intervista a "La Stampa", non nasconde la sua rabbia nei confronti dell'azienda farmaceutica americana artefice dei ritardi nella fornitura dei vaccini.

IL DIBATTITO SEMPRE PIÙ CONFUSO SULLE VARIANTI

MA QUELL' ANTIDOTO POSSIAMO PRODURLO QUI

ANTONELLA VIOLA

Ci risiamo! Come più volte durante la pandemia, nuovamente la comunità scientifica si mostra divisa e polarizzata in due schieramenti.

COPPA DEL MONDO DI SCI

Magica Goggia a Crans Montana mai nessuna azzurra come lei



Sofia Goggia, 28 anni, è in testa alla classifica di discesa

DANIELA COTTO

Sofia Goggia batte ogni record: la stella che in velocità non tradisce mai, in Svizzera ha celebrato il decimo centro della carriera, terzo di fila.

L'ACADEMY DEL CAVALLINO

Maya va sempre più veloce prima donna su una Ferrari



Maya Weug, 16 anni, nel '21 gareggerà in F4

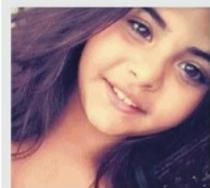
GIULIA ZONCA

Che cosa sto pensando? La domanda di Maya Weug, prima donna entrata nella scuderia Ferrari, non è per niente retorica.

LA TRAGEDIA DI PALERMO

Decide il Garante Tik Tok bloccato ma per i nostri figli i garanti siamo noi

GIANLUCA NICOLETTI



Antonella aveva 10 anni

A Palermo una bambina di 10 anni è stata trovata in fin di vita nel bagno di casa sua, aveva una cintura stretta al collo.

CONTINUA A PAGINA 11

ANELLO E ZANCANI - PP. 10-11

IL CASO

IL SUPREMATISTA DI CASA NOSTRA CHE SOGNA LA STRAGE

DONATELLA DI CESARE

Non è un lupo solitario, un folle, un disturbato. Non è più lecito minimizzare né avallare l'interpretazione patologica.

CONTINUA A PAGINA 19

SERVIZI - PP. 14-15

BUONGIORNO

Ecco chi è, mi arrovellavo da anni e finalmente ho la risposta: è Perelà, l'omino di fumo di Aldo Palazzeschi, che già adulto spuntò dal camino, ovvero dal nulla, e si mostrò al mondo.

Il Conte fumo

MATTIA FELTRI

so di fumo. Il popolo lo idolatrò, ne cercava l'udienza e i consigli, gli dedicava inchini profondi. E infine gli fu affidato - a lui così lieve - il compito più gravoso: la stesura del nuovo codice per il governo dello Stato.

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](http://www.it.vanguard)

Per investitori professionali

**FONDI I MEGA-TREND DA SEGUIRE NEL 2021**    **WALL STREET IL SENSO DI BIDEN PER IL BIG TECH**

**MILANO FINANZA**

[www.milanoфинanza.it](http://www.milanoфинanza.it)



**Vanguard**  
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più  
[www.it.vanguard](http://www.it.vanguard)

Per investitori professionali

€ 4,20    Sabato 23 Gennaio 2021 Anno XXXIII - Numero 016    MF il quotidiano dei mercati finanziari    *Classeditori*    Spedimento in A.2 art. 1 e L. 4604/DC3 Milano

**INCHIESTA QUANTO COSTANO, QUANTO RENDONO AI BIG PHARMA E COME POSSONO GUARIRE L'ECONOMIA**

# La lunga corsa dei vaccini

**RISCHIO** *I dubbi della Germania sul debito, il monito Ue sul Recovery Plan e l'allarme della Bce fanno crescere lo spread e la paura sui mercati. Il Paese è ancora affidabile?*

# Achtung Italia

*Azioni e bond per evitare una crisi di nervi*

**ORSI & TORI**  
DI PAOLO PANERAI

**L**o conosco da quando era bambino, è uno dei figli di **Gabriele Capolino**, che dirige assieme a me **Class Editori**, e ora me lo trovo laureato a pieni voti al MIT di Boston. Dopo ha subito ricevuto la borsa di studio per il Master. Finito il Master ha ricevuto più di 15 offerte di lavoro dalle più innovative aziende di tutto il mondo. Ha scelto di accettare quella di **Domino Data Lab**, una giovane società californiana di data science platform, che annovera tra i suoi clienti molte delle più importanti banche e industrie mondiali, da **Bayer** a **Dell**, da **Allstate** a **Bnp**

**Paribas, a Zurich.** Quanti sono i giovani italiani che hanno avuto l'opportunità e la forza di fare un percorso durissimo come studiare al MIT ed essere così Aristocrazia 2.0. Meno, meno, molto meno di quelli di altri Paesi sviluppati, in primo luogo perché in Italia la percentuale dei laureati è una delle più basse dei Paesi sviluppati e il confronto non è certo con la Corea del Sud, dove si laureano il 70% dei giovani in età di farlo.



**JEAN PHILIPPE IMPARATO**  
**Rilanciare Alfa Romeo? Ora ci prova un francese**

**PARLA L'AD GIUSEPPE GOLA**  
**La linea verde che farà crescere la romana Acea**

**LO SHOPPING DI DEL FANTE**  
**Dal credito alla logistica, la tripletta di Poste pigliatutto**



**Markus ha appena comprato un'auto elettrica. Ecco perché dovresti essere carico.**

Ci sono forze inarrestabili che ci parlano del mondo che sarà. L'aspettativa di vita aumenterà, la sostenibilità diventerà fondamentale, Internet sarà ovunque. In economia si chiamano megatrend. Per te sono grandi opportunità di investimento. Il fondo **ANIMA Megatrend** si concentra sulle aziende che beneficeranno di questi cambiamenti globali per permetterti di investire nell'economia di domani, oggi.

Scopri di più su [megatrend.animasgr.it](http://megatrend.animasgr.it)

Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società, i soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet [www.animasgr.it](http://www.animasgr.it). I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.



## Il Piccolo

Trieste

un carico di fiat partito dalla turchia

### Monfalcone snellisce i tempi con le auto sdoganate a bordo

GIULIO GARAU

MONFALCONE Un carico di auto Fiat, 850 tra Doblò e Tipo, sdoganate in mare durante il tragitto tra la Turchia e il porto di Monfalcone per risparmiare una giornata di burocrazia. È la prima volta che accade a Monfalcone ed è toccato a una nave Ro-Ro della Cetal (Gruppo Grimaldi) che su richiesta della Fca-group ha potuto utilizzare questa "innovazione" grazie alle nuove strategie messe in piedi dall' Agenzia delle Dogane e alla collaborazione della Guardia costiera. Si tratta del primo carico sdoganato durante il viaggio, per ora si è puntato all' automotive, la procedura sarà utilizzata anche per altre merci. «È la prima volta - conferma il direttore generale della Cetal di Monfalcone, Davide Calzavara - si tratta di un carico di automobili Fiat Doblò e Tipo partite da Bursa in Turchia dove c'è lo stabilimento di produzione. Su richiesta di Fca Group l' Agenzia delle Dogane, supportata dalla Capitaneria, ha utilizzato questa nuova procedura per il carico diretto a Monfalcone». Il sistema è molto semplice, si parte con la registrazione del carico dal porto di partenza, stavolta in Turchia. Una volta salpata la nave partono le procedure di sdoganamento, passato lo stretto dei Dardanelli la nave Ro-Ro viene presa in consegna dall' Agenzia delle Dogane che si appoggia alla Guardia costiera che monitora la nave via satellite, la rotta e la sua velocità e da la "green light" per lo sdoganamento. «Prima la nave doveva arrivare in porto a Monfalcone - aggiunge Calzavara - poi la merce veniva registrata in una sorta di magazzino, partivano le procedure di sdoganamento e solo dopo poteva uscire dal porto. Con questo metodo risparmiamo una giornata, forse anche un giorno e mezzo. E visto che le automobili che arrivano sono già sdoganate possono uscire subito dopo l' attracco in banchina della nave e proseguire il viaggio verso le destinazioni finali». Le Fiat infatti sono destinate al Centro Est Europa e saranno consegnate tra Germania, Austria, Slovenia e Croazia, il mercato di riferimento della Cetal. Per il porto di Monfalcone un grande vantaggio competitivo. «L' operazione ci permette di velocizzare il traffico - conclude Calzavara - ed è stata voluta da Fca con il supporto di Grimaldi, delle Dogane e della Capitaneria. È la prima di altre navi che pensiamo di riuscire a sdoganare in mare durante il viaggio». Come hanno sottolineato la stessa Direzione delle Dogane congiuntamente alla Guardia costiera si tratta di un processo di innovazione strategica che punta alla «competitività del sistema portuale nazionale». Il sistema ora è stato attivato anche a Monfalcone. «Uno scalo con una posizione geografica strategica viste le connessioni intermodali che lo congiungono rapidamente ai mercati dell' Est e del Nord Europa. E questa operatività è stata voluta a sostegno della velocizzazione dei traffici e dell' efficienza logistica». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Piccolo

Trieste

### Autostrada del mare, traffici giù del 4%

*Il Covid causa un'altra annata in calo per i traghetti ro-ro. Samer: ma ultimi 4 mesi da record, previsto un ulteriore sviluppo*

DIEGO D'AMELIO

triesteL' effetto pandemia blocca la ripresa dell' Autostrada del mare. Il traffico dei traghetti fra la Turchia e Trieste puntava sull' anno appena concluso per mettersi alle spalle il crack del 2019, ma il Covid impone di nuovo il segno meno sulla movimentazione dei ro-ro. Secondo i dati forniti dall' agente generale Samer & Co. Shipping, i volumi restano lontani dalla soglia delle oltre 300 mila unità del 2018. L' andamento negativo si registra a causa del lockdown di aprile, ma l' ultimo quadrimestre mostra «risultati record» e fa sperare che il 2021 rappresenti il momento della svolta in un contesto industriale e logistico ormai abituato a convivere con il virus. I traffici merci rilevati fra Molo V e VI, Riva Traiana e banchina Timt registrano un -4,4% complessivo, che riguarda le attività dell' armatore danese Dfds e di quello turco Ulusoy, entrambi rappresentati in Italia da Samer, che delle due compagnie straniere è pure socio nella gestione dei terminal. La Samer Seaports & Terminals è detenuta infatti al 60% dalla società danese e al 40% da quella triestina, che assieme controllano Molo V e Riva Traiana. Timt è invece al 55% di Ulusoy e per il restante 45% di Samer. A osservare le statistiche diffuse da Samer, balza all' occhio che il 2020 non è stato l' anno che si sperava per l' Autostrada del mare.

L' agente rende noto che il numero di traghetti ro-ro movimentati sulla linea turca ammonta a 569 e che il totale di veicoli trasportati è di 253.493, rispetto alle 648 imbarcazioni e alle 265.221 unità del 2019: la contrazione è pari al -4,4%, dopo il crollo di oltre 70 mila unità riscontrato nel 2019 e stimato dall' **Autorità portuale** in un -24%.. Da rilevare però nel 2020 il +3,7% del traffico ferroviario generato dai ro-ro, con 3.326 treni partiti contro i 3.206 del 2019. Entrando nello specifico, i volumi sono costituiti da 204.017 fra camion completi e semirimorchi (contro 209.325 del 2019), 31.302 roll trailer (contro 34.559) e 18.174 fra camion, bus e auto nuovi o usati, non targati (contro 21.337). Il roll trailer è una piattaforma su ruote, spesso usata per caricare container sui traghetti. Per quanto i contenitori siano una prerogativa quasi esclusiva del Molo VII, nel 2020 i traghetti Dfds e Ulusoy ne hanno portati a Trieste quasi 47 mila, pari all' unità di misura internazionale di 83 mila teu: nel 2019 i contenitori sono stati più di 54 mila, per un totale di quasi 99 mila teu. A fare il bilancio dell' anno, è il presidente di Samer & Co. Shipping Enrico Samer: «Soprattutto nella scorsa primavera, la pandemia ha inciso sui traffici. Il calo c' è stato ad aprile e maggio, quando il lockdown ha chiuso le industrie e congelato l' interscambio. Penso al blocco dell' industria automobilistica e della componentistica che viaggia dalla Turchia verso l' Europa». Il trend è migliorato da giugno, «con una prima risalita divenuta stabile in settembre: l' ultimo quadrimestre è da record, con traffici completamente ripresi e una previsione di ulteriore sviluppo, ma questa ripresa vigorosa non ha bilanciato la primavera». Samer è ottimista per il 2021: «Le difficoltà sono state superate senza troppi danni e ormai l' industria si è strutturata per lavorare nonostante l' emergenza sanitaria, sperando ovviamente che il vaccino possa farci uscire dal tunnel». Il risultato ancora non positivo dell' Autostrada del mare non incide in modo significativo sui conti economici di Dfds, Ulusoy e Samer. Il crollo dei traffici nel 2019 non ha infatti riguardato le tre compagnie, ma l' armatore Alternative e il Molo VI gestito da Emt. Due anni fa Alternative ha chiuso





## Il Piccolo

Trieste

---

la linea e solo una parte dei traffici è stata rilevata da Dfds e Ulusoy, tanto che quest' ultima comincerà a utilizzare anche la Piattaforma logistica per i suoi affari. Alternative ed Emt sono entrambe controllate dai turchi di Ekol, intenzionati a cedere la gestione del Molo VI a Dfds e Samer. Tarda però ad arrivare il via dell' Antitrust turco, che a dicembre ha chiesto altri sei mesi per valutare la questione. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Piccolo

Trieste

### La tassazione Ue dei porti e l' incognita punto franco

GIORGIO PERINI

La ministra De Micheli, annunciando il ricorso italiano contro l' ingiunzione della Commissione europea di abrogare l' esenzione fiscale di cui godono le autorità portuali, ha già rischiato di comprometterne il risultato. Infatti individuare un collegamento tra l' iniziativa dell' Europa e l' accresciuta competitività dei porti italiani con quelli del Nord Europa equivale a fornire un argomento forte a sostegno della tesi della Commissione. Semmai si poteva dire che non si contesta che le attività economiche all' interno dei porti siano in concorrenza tra di loro ma che questo non è il caso delle autorità di sistema portuale in Italia che sono sostanzialmente dei bracci operativi dello stato alle quali per di più è precluso l' esercizio di attività commerciali. Anche questo però non è un argomento dirimente. Infatti esiste una prassi consolidata a livello europeo, costituita da decine di decisioni, anche riguardanti l' Italia (fin dal 2012, con la decisione sul porto di Augusta, in Sicilia) che hanno esplicitamente considerato i nostri porti - autorità portuali incluse - alla stregua di imprese, decisioni mai contestate dal nostro Paese. Questa prassi è stata addirittura istituzionalizzata con l' inserimento della categoria degli aiuti per la realizzazione di infrastrutture portuali in uno dei principali regolamenti europei sulla concorrenza, ancora una volta senza che l' Italia segnalasse alcuna contrarietà. Ecco perché il ricorso sulla tassazione dei porti italiani non sembra avere molte possibilità di successo. Non solo: il rischio, paventato dall' On. Serracchiani, che i porti italiani (ed in particolare Genova e Trieste, in quanto esplicitamente inclusi nel Recovery plan) siano penalizzati in quanto considerati enti economici, in realtà è già una certezza. Così per esempio i 388 milioni destinati al porto di Trieste sembrano senz' altro costituire aiuti di Stato, ma non è condivisibile l' allarme, un po' strumentale, espresso dal porto di Genova per mezzo dell' armatore Stefano Messina, in quanto presentano tutte le caratteristiche per essere considerati compatibili, salvo che, per essere autorizzati, non dovranno superare il cosiddetto "deficit di finanziamento" (cioè non potranno coprire il 100% dell' investimento, ma una sua percentuale, cosa che Messina lamenta per la diga del porto di Genova). Al suo posto sarei molto più preoccupato per la compatibilità dei possibili finanziamenti pubblici al piano per costruire nuovi traghetti che, se autorizzati, dovranno sottostare a vincoli ben più stringenti. Tornando al ricorso sulla tassazione dei porti, il pronunciamento della Corte di Giustizia è quindi abbastanza prevedibile: non farà altro che confermare, come da giurisprudenza consolidata, che non sono le autorità portuali a dover essere tassate come imprese ma soltanto le loro attività che si configurino come commerciali. E qui si torna alla diatriba su come si debbano qualificare le entrate derivanti dai canoni concessori: ricavo da attività economica o funzione delegata dallo Stato? È qui che si gioca la partita. E l' extradoganalità del porto franco di Trieste? Va da sé che la auspichiamo tutti ma proprio per questo bisogna essere realisti. I pareri in materia, talvolta molto ben argomentati giuridicamente, mi sembrano focalizzati soprattutto sul diritto internazionale (il Trattato di pace di Parigi e il Memorandum di Londra) e, in piccola parte, sul diritto nazionale, mentre il riconoscimento dell' Europa viene dato per scontato o quasi. Attenzione però: il diritto europeo è uno strano ibrido (un amico della Corte di Giustizia europea



## Il Piccolo

### Trieste

---

lo definiva un mix di diritto romano-bizantino e di common-law anglosassone). Far riconoscere un' esclusione dal territorio doganale europeo che non è stata fatta valere dal 1957 ad oggi non è cosa banale! Se tradizionalmente i diritti antecedenti l' ingresso nell' Ue (o alla fondazione stessa della comunità europea nel caso dei paesi fondatori, come l' Italia) venivano automaticamente considerati acquisiti, non è stato più così dall' ingresso dei nuovi 10 stati membri (nel 2004) in poi. Inoltre il trend attuale è di continua riduzione dei casi di extradoganalità come dimostra l' abrogazione della deroga per Campione d' Italia. Viceversa i territori che continuano a goderne sono soprattutto quelli considerati ultraperiferici per esempio perché si tratta di isole lontane dalla terraferma o comunque territori remoti rispetto allo Stato di cui fanno parte, circostanze non presenti nel caso di **Trieste**. Battaglia persa in partenza dunque? Non è affatto detto, ma sono convinto che le motivazioni giuridiche non siano assolutamente sufficienti. Bisogna accompagnarle con motivazioni economiche e geopolitiche attuali che dimostrino che il beneficio per il **porto** di **Trieste** non è fine a sé stesso ma si traduce in vantaggi per ampie regioni dell' Ue (l' area danubiana per esempio) e sensibilizzare tutti gli Stati interessati perché sostengano, soprattutto in sede di Consiglio Ue, l' azione del nostro governo. Senza questa azione diplomatica, anche l' eventuale iniziativa governativa in Europa sarebbe solo un supporto di facciata.

## Friuli Venezia Giulia: Nicoli (FI), sbagliato importare modello-Trieste a Monfalcone

(FERPRESS) Trieste, 22 GEN - Presenterò un'interrogazione urgente sull'acquisizione delle aree del porto di Monfalcone, per capire come la Regione si ponga sulle evidenti intenzioni dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale di trasformarlo in una piattaforma logistica, importando il modello Trieste, che qui non è adatto. Lo scrive, in una nota, il capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale, Giuseppe Nicoli: Riteniamo inopportuna si legge nel comunicato la scelta di cedere le aree senza una prospettiva di sviluppo industriale, cui si aggiunge la potenziale svendita, visti gli importi in ballo, delle nostre infrastrutture. Il capogruppo forzista fa riferimento alle strategie sulla portualità monfalconese emerse dall'incontro tra authority e amministrazione comunale. Non si può lasciare che queste operazioni vadano avanti senza che nessuno intervenga continua Nicoli -. Si parla del futuro del Fvg e si prefigura, ancora una volta, la cessione delle competenze sulle scelte di sviluppo del territorio a un'emanazione dello Stato, mentre dovrebbe essere la Regione a imporsi. Non siamo certo contrari allo sviluppo ferroviario nel porto puntualizza il capogruppo -. Se venisse creata per esempio una stazione nel porto o l'elettificazione della linea, così come della banchina, o venissero sistemati piazzali, saremmo i primi a gioirne. Ma le operazioni all'orizzonte ci preoccupano, innanzitutto, dal punto di vista politico. Come ha fatto con l'acquisizione da Azienda speciale, ora l'Autorità di sistema vuole comprare dal Consorzio economico della Venezia Giulia i sedimi, compresi palazzine e capannone di un operatore, per diventare l'unico proprietario del porto. Tra l'altro, a soli 4 milioni di euro. Tutto come da previsioni. L'Autorità di sistema prevede Nicoli intende importare il modello Trieste adottato sulla Piattaforma logistica triestina, che però a Monfalcone poco si addice, in quanto possiede un retroporto dalla vocazione industriale-artigianale e di trasformazione delle materie prime in arrivo, e non aspira a diventare un enorme piazzale per lo smistamento di merci destinate altrove. Ne risentirebbe anche il manifatturiero friulano. Non vogliamo che, a lungo termine, l'Autorità di sistema faccia del Fvg una grande piattaforma logistica. Solo favorendo l'insediamento di attività produttive, anche manifatturiere o orientate al commercio, si può creare vera occupazione e sviluppo. Riguardo alle notizie sull'incontro Autorità-Comune, inoltre, Nicoli osserva come non sembra siano emerse novità su questioni importanti come l'escavo del canale di accesso al porto e la presenza del Comune all'interno del comitato di gestione. L'Autorità di sistema nicchia e i risultati non si vedono, ma intanto incassa i proventi concessori dello scalo monfalconese.



## Porto di Monfalcone: attivato lo sdoganamento in mare delle auto

Accordo tra Guardia Costiera e Agenzia Dogane. Cisint: «nel 2021 il rilancio definitivo dello scalo».

Il porto di Monfalcone. Per la prima volta, è stato attivato nel porto di Monfalcone (Gorizia) lo 'sdoganamento in mare' nel settore automotive, intervento che rientra nell'ambito dei processi di innovazione strategica intrapresi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in collaborazione con la Guardia Costiera, mirati al miglioramento della competitività del sistema portuale nazionale. Il primo carico di autoveicoli ha seguito questa procedura che permette di anticipare già durante la navigazione le attività per la presentazione / accettazione delle dichiarazioni doganali rispetto all'arrivo della nave in porto, con conseguente miglioramento in termini di efficienza per chi riceve la merce, per l'armatore e per lo scalo portuale. Alla Capitaneria di porto spetta monitorare tramite sistemi satellitari, radar e radio per il controllo del traffico marittimo che le navi interessate dalla procedura navighino direttamente verso il porto di Monfalcone senza soste o deviazioni. Quest'innovazione di processo fa il paio con le altre iniziative volte al rilancio dello scalo goriziano in sinergia con il porto di Trieste. Il sindaco di Monfalcone, Anna Maria Cisint, ha incontrato il presidente dell'Autorità di

Sistema del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino per definire la valorizzazione dei livelli occupazionali, le infrastrutture necessarie a sviluppare i traffici come la ferrovia. «Se il 2020 è stato l'anno in cui sono stati messi i ferri in acqua - ha ricordato Cisint -, il 2021 sarà l'anno in cui il rilancio si concretizzerà e il percorso avviato arriverà a compimento. Iniziamo l'anno con la risoluzione del problema delle concessioni, dopo che è stata fatta una scelta importante da parte dell'Autorità di sistema con una prospettiva di molti anni che garantisce investimenti e la valorizzazione del livello occupazionale da parte delle aziende - sottolinea Cisint -. Credo molto nella collaborazione tra istituzioni: l'Autorità, che ha i compiti di gestione, la Regione, che riesce a dare un valore aggiunto, e il Comune, che è sul territorio e ha la voglia di far diventare il Porto la punta di diamante di quell'economia del mare alla base di un futuro di sviluppo. Sono anche certa che riusciremo a far partire le operazioni di escavo, visto che sono troppi i milioni stanziati fermi da troppi anni». «E' una grande soddisfazione lavorare in questo modo. La definizione delle concessioni è a un passo, anche con tutte le precondizioni di dialogo con i soggetti coinvolti - ha detto D'Agostino -. Rimangono altri temi che abbiamo affrontato anche in passato, tra cui la gestione dei servizi ferroviari, su cui stiamo lavorando. E' poi in corso la trattativa con il Consorzio industriale della Venezia Giulia per l'acquisizione di terreni nell'area portuale necessari alla realizzazione della rete ferroviaria. Sono in programma anche interventi di sistemazione degli asfalti e dell'illuminazione». Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de 'Il NordEst Quotidiano', consultate i canali social: Telegram <https://t.me/ilnordest> Twitter <https://twitter.com/nestquotidiano> LinkedIn <https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/> Facebook <https://www.facebook.com/ilnordestquotidiano/> © Riproduzione Riservata.



### Monfalcone, D'Agostino: La definizione delle concessioni è a un passo

Trieste Abbiamo fatto il punto della situazione: tutte le cose che in qualche modo ci siamo messi in testa sono già arrivate o sono pianificate. È una grande soddisfazione lavorare in questo modo. La definizione delle concessioni è a un passo, anche con tutte le precondizioni di dialogo con i soggetti coinvolti. Lo ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema del Mare Adriatico orientale, al termine dell'incontro di ieri con il sindaco di Monfalcone, Anna Maria Cisint. Rimangono altri temi che abbiamo affrontato anche in passato, tra cui la gestione dei servizi ferroviari, su cui stiamo lavorando con tempistiche accettabili ha aggiunto Personalmente ci sarà un impegno personale per portare a casa risultati che sono acquisiti, mi permetto di dire, in un'ottica di collaborazione con la Regione e il Comune che è totale. D'Agostino ha anche annunciato che è in corso la trattativa con il Consorzio industriale della Venezia Giulia per l'acquisizione di terreni nell'area portuale necessari alla realizzazione della rete ferroviaria. Sono in programma anche interventi di sistemazione degli asfalti e dell'illuminazione.



## Gpl, istanza respinta. La banchina resta sotto sequestro

**PORTO** VENEZIA Resta sotto sequestro la porzione della banchina di punta Colombi, al **porto** di Chioggia. Il giudice Marta Paccagnella, che dall'udienza fiume di metà dicembre si era riservata la decisione, ha infatti respinto l'istanza avanzata dai legali di Costa Bioenergie, la società che ha costruito il deposito di Gpl e carburanti per conto della Socogas di Fidenza. Il Gup a dicembre aveva ascoltato e acquisito la richiesta di dissequestro avanzata dagli avvocati Massimo Rutigliano e Sergio Andrea Ghiretti per conto di Costa Bioenergie. Poi aveva sentito le parti, i pubblici Ministeri Roberto Terzo e Antonia Sartori e i difensori degli indagati (l'ex presidente della Camera di Commercio e Aspo, Giuseppe Fedalto-avv. Renzo Fogliata; l'ex presidente dell'Aspo, Gian Michele Gambato l'ex direttore di Aspo, Oscar Nalesso- avv. Grasso; il rappresentante della ditta esecutrice, la Codemar, Luigi Chiappini-avv. Grasso; il direttore dei lavori Cirillo Fontolan- avv. Grasso). Si tratta di uno dei tre filoni dell'inchiesta relativa al maxi serbatoio di Gpl realizzato nella banchina di Val da Rio proprio da Costa Bioenergie. In particolare, il reato contestato è occupazione abusiva di area demaniale, per il quale è stata disposta la citazione diretta di fronte al giudice monocratico. L'udienza è fissata per il 22 marzo, ma per la difesa è tutto prescritto in quanto le opere contestate risalirebbero al 2012. Per la Procura, invece, ci sono ancora due anni di tempo. Il sequestro, invece, riguarda il tunnel subacqueo che fu realizzato nel 2012 quando si parlava ancora di un sistema di bunkeraggio per il gasolio; progetto poi abbandonato per passare all'attuale deposito di superficie, ben più grande, essendo passati dai 1.800 ai quasi 10mila metri cubi. Quando nel 2019 la società presentò la domanda di concessione della banchina, il **Porto** la negò, dicendo che essendo il bene sotto sequestro, non era concedibile. «In questa udienza - avevano commentato i legali di Costa Bioenergie - è stata posta la questione della nostra legittimazione a chiedere il dissequestro. Siamo legittimati, avendo chiesto la concessione e poco importa se il gas è bloccato. Abbiamo anche altre attività e i nostri clienti intendono operare». M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

in stallo la trattativa sulla concessione

### Funivie, arrivano i soldi per la cassa integrazione

LUISA BARBERISL. B.

Dovrebbe arrivare a marzo la cassa integrazione con tanto di arretrati per i 68 lavoratori di Funivie Spa. L' impianto è fermo da novembre 2019, dopo che due frane hanno abbattuto alcuni pali della linea che trasporta carbone dal porto di Savona ai parchi rinfuse di Cairo. La data è emersa durante l' ultimo incontro tra parti sociali e azienda, insieme alla disponibilità di Funivie Spa ad anticipare le mensilità di gennaio e febbraio. Intanto prosegue il lavoro per riavviare l' impianto entro il 2021. «Il commissario intende accelerare l' iter - hanno spiegato Fabrizio Castellani per la Cgil e Danilo Causa per la Cisl - con un bando che permetta ad aziende specializzate di eliminare le campate coinvolte dalla frana». In fase di stallo è invece la trattativa per la concessione futura dell' impianto. --L. B.

**Palazzo fatisciente, Comune in allarme**  
Lettona del se stesso alla società proprietaria, Binario 10. La replica: «Tutto sotto controllo, ma fammo ve Piche»

**Siltano le demolizioni al campo nomadi, incontro in prefettura**

**Carcere, Villa De Marini sarà la nuova sede delle fiamme gialle**

**Funivie, arrivano i soldi per la cassa integrazione**

CAIRO m.

## Funivie, 4 tralicci per poter ripartire ma c'è il nodo della cassa integrazione

MAURO CAMOIRANO

mauro camoirano cairo m. Ripristino della linea funiviaria, il commissario straordinario Roberto Ferrazza spinge sull' acceleratore. Spiega: «Si sono completati i primi sondaggi geotecnici, e ci siamo confrontati con l' azienda sui risultati. Il percorso vedrà quindi il Ministero provvedere direttamente ad una progettazione di massima per andare ad una procedura di appalto integrato diretto, con la ditta specializzata individuata per installare i quattro nuovi tralicci che si occuperà anche del progetto definitivo. Un percorso che ci consentirà di snellire la procedura. L' ipotesi è concludere l' opera intorno alla fine di novembre». Ma il punto generale, dopo un confronto con l' azienda, è tracciato dai sindacati. Cassa integrazione: «Il Ministero del Lavoro ha confermato, attraverso l' Inps nazionale, la prossima erogazione della cassa. Si può ipotizzare che i lavoratori cominceranno a percepirla da marzo. Nel frattempo, per gennaio e febbraio, l' Azienda è disponibile ad anticipare degli emolumenti ai lavoratori che ne avessero bisogno attraverso una richiesta scritta». Concessioni: «La trattativa tra **Autorità Portuale** (incaricata dal MIT) e Funivie è in fase di stallo. Lo stesso Ministero sta effettuando un' analisi costi/benefici. Abbiamo concordato con l' Azienda di chiedere un incontro urgente all' **Autorità portuale** dove verranno coinvolti anche i sindacati. Necessario, però, anche che Funivie si metta in condizione al più presto, di ripristinare la manutenzione ordinaria dell' impianto». Da Funivie quindi si commenta: «Funivie sta sollecitando Ministero e l' **Autorità portuale** a trovare soluzioni per il futuro nel mutato scenario di mercato perché, come ampiamente rappresentato, il sistema non può sostenersi senza supporto pubblico». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



### Ammortizzatori sociali, ripristino struttura e concessione: Cgil e Cisl fanno il punto su Funivie

*Con tutte le cautele del caso, l'impianto danneggiato da una frana, potrebbe essere riattivato entro la fine del 2021*

Situazione Funivie. La nota diramata dalle segreterie FILT Cgil e FIT Cisl: "In merito agli ammortizzatori sociali, UI ci ha comunicato che il Ministero del lavoro ha confermato attraverso INPS NZ la prossima erogazione della cassa. INPS NZ dovrà comunicare, attraverso una circolare, alla Regione l'erogazione dell'ammortizzatore sociale attraverso INPS regionale. Si può ipotizzare che i lavoratori cominceranno ad avere gli emolumenti con gli arretrati da marzo 2021. Nel frattempo per il mese di gennaio e febbraio l'azienda è disponibile ad anticipare degli emolumenti ai lavoratori che ne avessero bisogno, attraverso una richiesta scritta". "Per quanto riguarda il ripristino della struttura, lo scorso 15 gennaio si è effettuato l'incontro tra commissario e azienda. La stessa ci ha comunicato dell'intenzione del commissario di accelerare le procedure effettuando un bando che permetta ad aziende specializzate l'eliminazione delle campate coinvolte dalla frana. Con tutte le cautele del caso, questo potrebbe permettere il ripristino dell'impianto entro la fine del 2021". Capito concessione: "La trattativa tra **Autorità Portuale** (incaricata dal MIT) e Funivie è in fase di stallo. Il MIT stesso sta effettuando un'analisi costi/benefici. Abbiamo concordato con Funivie, che verrà richiesto un incontro urgente all'**Autorità portuale**, dove verranno coinvolte anche le OO.SS. Inoltre abbiamo richiesto una maggiore rotazione dei lavoratori durante la cassa Integrazione e la necessità che Funivie si metta in condizione al più presto, di ripristinare la manutenzione ordinaria dell'impianto". "Ad oggi i lavoratori a seguito dei pensionamenti e dimissioni volontarie sono rimasti 68, dieci in meno rispetto ad un anno fa" concludono i sindacati.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Costa Smeralda contro gru delle rinfuse

*Momenti concitati ieri mattina nello scalo savonese; terminal bloccato, gravi danni alle strutture. Nessuno È rimasto ferito*

GIOVANNI VACCARO

A terra un terminal bloccato con una gru sventrata, a bordo una scialuppa da rottamare e alcuni danni, per fortuna lievi. È il bilancio dell' incidente che ieri mattina ha visto coinvolta la Costa Smeralda mentre entrava nello scalo di **Savona**. Sarà l' inchiesta aperta dalla Capitaneria di **porto** a raccogliere tutti gli elementi per determinare le cause che hanno portato la nave a finire contro la banchina della Colacem, danneggiando gravemente una delle due torri da sbarco delle merci e mandando in tilt l' attività del terminal granaglie e cementi. Per fortuna nessuno è rimasto ferito. L' incidente si è verificato intorno alle sette di ieri mattina, quando la Smeralda è arrivata a **Savona**, dove era attesa per una sosta tecnica, senza passeggeri. Durante l' avvicinamento al Palacrociere, dove avrebbe dovuto essere ormeggiata, la nave ha proceduto verso sinistra, spostandosi con la fiancata verso la banchina 16, dove opera il terminal Colacem. Se la struttura in cemento armato ha resistito al contatto, una delle due torri di scarico, ossia le grandi gru che prelevano i carichi dalla stiva delle navi ormeggiate, è stata letteralmente sventrata da una scialuppa della "Smeralda", dato che le imbarcazioni di salvataggio sporgono dalla fiancata della nave. L' urto ha provocato il cedimento del verricello e la scialuppa è precipitata in mare riportando gravi danni. Durante il movimento contro la barriera, la nave ha anche divelto un "fender", uno dei grandi parabordi in materiale plastico utilizzati nell' ormeggio delle navi, facendolo letteralmente saltare sulla banchina. Oggi è previsto un sopralluogo da parte di un ingegnere di Colacem per valutare i danni alla gru, nel frattempo l' attività del terminal rinfusiero è ferma. La Capitaneria ha già iniziato ad ascoltare le deposizioni dell' equipaggio della nave per ricostruire i motivi che hanno portato all' errore di manovra in un momento di mare calmo e vento debole. «La compagnia - spiega Costa Crociere - si è da subito messa a disposizione delle autorità locali offrendo la massima collaborazione e si è attivata prontamente per condurre le investigazioni del caso al fine di comprendere le dinamiche dell' accaduto. Smeralda rimarrà nel **porto** di **Savona** come da programma. Nonostante l' accaduto non pregiudichi la possibilità per la nave di operare regolarmente nel rispetto dei normali parametri di sicurezza, la sosta in **porto** permetterà altresì di effettuare le riparazioni del caso nel più breve tempo possibile. Costa Crociere desidera manifestare il proprio rincrescimento a tutti gli interessati». Dopo l' incidente i sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno preso posizione sottolineando il timore di problemi all' operatività portuale: «Per giunta in un momento già difficile, con ulteriori danni al terminal Colacem, alla Compagnia unica e ai lavoratori, che vedono affacciarsi un periodo sempre più incerto dal punto di vista di traffici, salario, occupazione e sicurezza. Sosteniamo l' importanza di rispettare le norme di sicurezza che non devono mai essere in contrapposizione ai costi delle aziende». --



# La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

## Costa Smeralda urta una gru e danneggia alcune scialuppe

La Costa Smeralda è rimasta coinvolta in un incidente durante la manovra di attracco nel porto di Savona. E' successo ieri mattina nella zona 16 dello scalo, il terminal Colacem: la nave ha urtato la banchina e una gru che sono rimaste danneggiate insieme alle scialuppe di salvataggio, una delle quali è finita in mare. Nessun ferito, solo danni materiali. La Capitaneria di porto deve ancora accertare le cause dello scontro. Secondo i primi riscontri della guardia costiera, da escludere motivi legati alle condizioni meteo. Proprio per fare chiarezza ieri sono stati sentiti anche gli ufficiali della nave e gli incaricati dei servizi portuali che hanno assistito alla manovra. Sono intervenuti anche i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: «Questo fatto purtroppo causerà gravi problemi all'operatività portuale in un momento già difficile, con ulteriori danni economici al Terminal Colacem, alla Compagnia Unica di Savona e ai lavoratori che vedono l'affacciarsi di un periodo sempre più incerto». o. ste. -

**VADO: "Non ci sono pregiudiziali alla turbina a gas della centrale"**  
Il sindaco (dall'alto) guarda in questo atteggiamento sul nostro territorio, si sono insediati nuove attività da mettere a frutto solo l'impoverimento

**Costa Smeralda urta una gru e danneggia alcune scialuppe**  
Una nave di lusso è rimasta coinvolta in un incidente durante la manovra di attracco nel porto di Savona. E' successo ieri mattina nella zona 16 dello scalo, il terminal Colacem: la nave ha urtato la banchina e una gru che sono rimaste danneggiate insieme alle scialuppe di salvataggio, una delle quali è finita in mare. Nessun ferito, solo danni materiali. La Capitaneria di porto deve ancora accertare le cause dello scontro. Secondo i primi riscontri della guardia costiera, da escludere motivi legati alle condizioni meteo. Proprio per fare chiarezza ieri sono stati sentiti anche gli ufficiali della nave e gli incaricati dei servizi portuali che hanno assistito alla manovra. Sono intervenuti anche i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: «Questo fatto purtroppo causerà gravi problemi all'operatività portuale in un momento già difficile, con ulteriori danni economici al Terminal Colacem, alla Compagnia Unica di Savona e ai lavoratori che vedono l'affacciarsi di un periodo sempre più incerto». o. ste. -

**Alitalia, nessuna ripresa prevedibile**  
L'azienda di Roma non ha ancora ricevuto un'offerta di acquisto. Il governo ha chiesto di valutare le possibilità di una fusione con Alitalia. Il ministro dell'Economia, Giuseppe Conte, ha detto che non ci sono pregiudiziali alla turbina a gas della centrale.

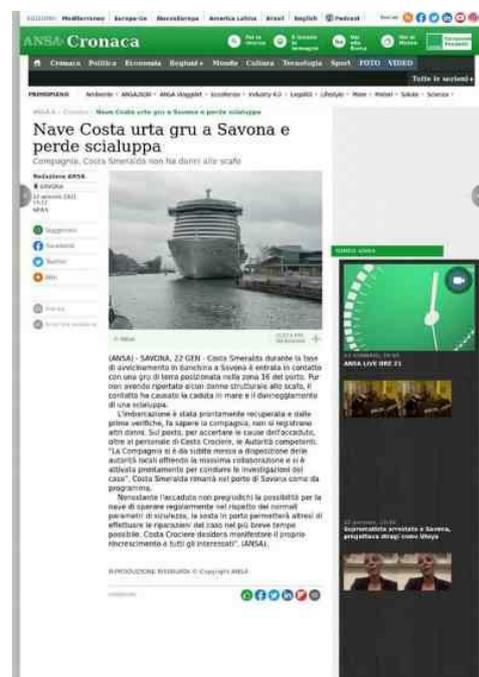
**Piazza del Popolo, a rilento la potatura degli alberi**  
Il Comune di Savona ha avviato la potatura degli alberi in Piazza del Popolo. Il lavoro è in corso da diverse settimane e si prevede di terminare entro la fine dell'anno.

**Alloggi in via San Pietro sfuma ancora il progetto**  
Il progetto di costruire alloggi in via San Pietro è ancora in fase di studio. Il Comune di Savona ha chiesto di valutare le possibilità di una fusione con Alitalia.

## Nave Costa urta gru a Savona e perde scialuppa

*Compagnia, Costa Smeralda non ha danni allo scafo*

(ANSA) - **SAVONA**, 22 GEN - Costa Smeralda durante la fase di avvicinamento in banchina a **Savona** è entrata in contatto con una gru di terra posizionata nella zona 16 del **porto**. Pur non avendo riportato alcun danno strutturale allo scafo, il contatto ha causato la caduta in mare e il danneggiamento di una scialuppa. L' imbarcazione è stata prontamente recuperata e dalle prime verifiche, fa sapere la compagnia, non si registrano altri danni. Sul posto, per accertare le cause dell' accaduto, oltre al personale di Costa Crociere, le Autorità competenti. "La Compagnia si è da subito messa a disposizione delle autorità locali offrendo la massima collaborazione e si è attivata prontamente per condurre le investigazioni del caso". Costa Smeralda rimarrà nel **porto** di **Savona** come da programma. Nonostante l' accaduto non pregiudichi la possibilità per la nave di operare regolarmente nel rispetto dei normali parametri di sicurezza, la sosta in **porto** permetterà altresì di effettuare le riparazioni del caso nel più breve tempo possibile. Costa Crociere desidera manifestare il proprio rincrescimento a tutti gli interessati". (ANSA).



## Errore di manovra durante l'ingresso al porto di Savona: Costa Smeralda contro una banchina

Gabriella Mazzeo

Un incidente per fortuna senza gravi conseguenze quello nel porto di Savona dove la nave Costa Smeralda si sarebbe appoggiata alla banchina, danneggiando alcune strutture fisse sul posto. Secondo i primi accertamenti, l'errore di manovra sarebbe avvenuto mentre la nave stava entrando nel porto. Data l'assenza di vento, all'origine dell'impatto potrebbe esserci stato un problema tecnico ancora in fase di accertamento da parte della compagnia e delle autorità competenti. Sul posto sono accorsi infatti gli uomini della Capitaneria di Porto, l'Autorità Portuale e le forze dell'ordine. Costa Crociere avrebbe confermato l'incidente avvenuto nel porto di Savona, ma non vi sarebbero stati danni allo scafo secondo quanto riferisce in una nota. Il contatto avrebbe però causato la caduta e il conseguente danneggiamento di una scialuppa in mare a causa del cedimento di un verricello. "Sul posto, al fine di accertare le cause dell'accaduto, oltre al personale di Costa Crociere sono presenti anche le autorità competenti. - ha continuato la compagnia nella nota rilasciata -. La compagnia si è da subito messa a disposizione delle autorità locali offrendo la massima collaborazione e si è attivata per condurre le

investigazioni del caso al fine di comprendere le dinamiche dell'accaduto. La compagnia desidera sottolineare che non si sono registrati feriti fra il personale di terra e di bordo. Costa Smeralda rimarrà nel porto di Savona come da programma. Nonostante l'accaduto non pregiudichi la possibilità per la nave di operare regolarmente nel rispetto dei normali parametri di sicurezza, la sosta in porto permetterà altresì di effettuare le riparazioni del caso nel più breve tempo possibile. Costa Crociere desidera manifestare il proprio rincrescimento a tutti gli interessati" concludono.



## Errore di manovra in ingresso in porto a Savona, Costa Smeralda finisce contro una banchina

*Nessun ferito e fortunatamente nessuna grave conseguenza. All' origine dell' impatto, data l' assenza di vento, potrebbe esserci un problema tecnico dovuto a cause ancora in via di accertamento*

Savona . Incidente fortunatamente senza gravi conseguenze questa mattina nel porto di Savona dove la nave Costa Smeralda si è appoggiata alla banchina danneggiando alcune strutture fisse presenti in loco. Secondo quanto riferito, l' errore di manovra sarebbe avvenuto mentre la nave stava entrando in porto. IL MOMENTO DELL' IMPATTO NEL VIDEO PUBBLICATO SUI SOCIAL da Marco Siri All' origine dell' impatto, data l' assenza di vento, potrebbe esserci un problema tecnico dovuto a cause ancora in via di accertamento. Sul posto sono immediatamente intervenuti gli uomini della Capitaneria di Porto, l' **Autorità portuale** e le forze dell' ordine. In relazione all' incidente avvenuto in mattinata la società ligure ha precisato: " Costa Crociere conferma che questa mattina, durante la fase di avvicinamento in banchina Costa Smeralda è entrata in contatto con una gru di terra posizionata nella zona 16 del porto di Savona - hanno fatto sapere in una nota -. Pur non avendo riportato alcun danno strutturale allo scafo, il contatto ha causato la caduta e il conseguente danneggiamento di una scialuppa in mare a causa del cedimento di un verricello. L' imbarcazione è stata prontamente recuperata e dalle prime verifiche non si registrano altri danni alle strutture della nave". "Sul posto, al fine di accertare le cause dell' accaduto, oltre al personale di Costa Crociere, sono presenti anche le **Autorità** competenti. La compagnia si è da subito messa a disposizione delle **autorità** locali offrendo la massima collaborazione e si è attivata prontamente per condurre le investigazioni del caso al fine di comprendere le dinamiche dell' accaduto. La compagnia desidera sottolineare che non si sono registrati feriti fra il personale di terra e di bordo. Costa Smeralda rimarrà nel porto di Savona come da programma. Nonostante l' accaduto non pregiudichi la possibilità per la nave di operare regolarmente nel rispetto dei normali parametri di sicurezza, la sosta in porto permetterà altresì di effettuare le riparazioni del caso nel più breve tempo possibile. Costa Crociere desidera manifestare il proprio rincrescimento a tutti gli interessati" concludono.



## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

### Savona, Costa Smeralda tocca la banchina entrando in porto: nessun ferito foto

*Fortunatamente senza alcun ferito*

Savona. Incidente fortunatamente senza gravi conseguenze questa mattina nel porto di Savona dove la nave Costa Smeralda si è appoggiata alla banchina danneggiando alcune strutture fisse presenti in loco. Secondo quanto riferito, l' errore di manovra sarebbe avvenuto mentre la nave stava entrando in porto. Foto 3 di 4 IL MOMENTO DELL' IMPATTO NEL VIDEO PUBBLICATO SUI SOCIAL da Marco Siri All' origine dell' incidente, data l' assenza di vento, potrebbe esserci un problema tecnico dovuto a cause ancora in via di accertamento. Sul posto sono immediatamente intervenuti gli uomini della Capitaneria di Porto, l' **Autorità portuale** e le forze dell' ordine.

Altre notizie di Savona puntualizzazione Aumento liceali liguri all' estero, una prof: "Nessuna fuga dalla Dad, la preparazione dura un anno" DESTRA RADICALE Suprematismo, discriminazione razziale e negazionismo: arrestato 22enne savonese, accusato di terrorismo CONDANNA Savona, bacheca del PD di Villapiana nel mirino dei vandali: "Gesto codardo" Campionato del Mondo Angelo e Mattia: due savonesi al Rallye di Montecarlo Dalla Home DESTRA RADICALE Suprematismo,

discriminazione razziale e negazionismo: arrestato 22enne savonese, accusato di terrorismo DISAVVENTURA Savona, Costa Smeralda tocca la banchina entrando in porto: nessun ferito DATI La Liguria torna a sperare nella zona gialla, Toti: "Tutti i dati in miglioramento" fiduciosi Nuovo carcere in Valbormida, a febbraio il primo sopralluogo nelle aree: ecco le date.



## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

### Incidente Costa Smeralda, sindacati: "Rispettare le misure di sicurezza a tutela dei lavoratori"

Savona. "Ancora una volta, dopo un simile incidente accaduto sempre tra una nave Costa Crociere e una gru parcheggiata in banchina, fortunatamente, non ci sono stati feriti, solo e esclusivamente perché in quei frangenti non vi erano lavoratori nelle vicinanze". Così i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti commentano quanto accaduto nella mattinata odierna quando la Costa Smeralda, durante le manovre di entrata nello scalo savonese, ha urtato le gru del Terminal Colacem, causando pesanti danni alle attrezzature della banchina. Leggi anche DISAVVENTURA Savona, Costa Smeralda tocca la banchina entrando in porto: nessun ferito "Come segreterie sosteniamo nuovamente l'importanza di rispettare le norme di sicurezza che non devono mai andare in contrapposizione ai costi delle aziende". "Invitiamo la società Costa, le **Autorità** Marittime e l' **Autorità** di **Sistema** Portuale ad adoperarsi per mettere in atto tutte le misure preventive di sicurezza necessarie onde evitare il ripetersi di situazioni già avvenute". "Questo fatto purtroppo causerà gravi problematiche all'operatività portuale in un momento già difficile, con ulteriore danni economici al Terminal Colacem, alla Compagnia Unica di

Savona e ai lavoratori che vedono l'affacciarsi di un periodo sempre più incerto dal punto di vista di traffici, salario, occupazione e sicurezza" concludono le organizzazioni sindacali di categoria. Altre notizie di Savona collegiale Nuoto sincronizzato, azzurre in raduno a Pietralata Punto della situazione Savona 2021, l'annuncio di Vaccarezza e Bozzano: "Santi alla guida di una lista autonoma di Cambiamo" calcio giovanile Under 14, i talenti del ponente ligure in raduno al Centro Federale Territoriale di Alassio Richiamo Covid, Brunetto (Lega): "Anche dopo la seconda dose sto bene, rinnovo l'invito a vaccinarsi" Dalla Home DESTRA RADICALE Suprematismo, discriminazione razziale e negazionismo: arrestato 22enne savonese, accusato di terrorismo Intreccio elettorale Caos elettorale: amministrative, possibili elezioni politiche e rinnovo del Consiglio provinciale Attenzione Maltempo, allerta meteo per neve in Valbormida. Forti piogge e temporali sul levante savonese SORPRESO Borghetto, 27enne in possesso di hashish e cocaina arrestato dai carabinieri.



### Savona - Costa Smeralda sbaglia la manovra e urta la banchina

Savona - Poteva avere esiti peggiori l'incidente avvenuto questa mattina nel porto di Savona durante le fasi di attracco della nave da crociera Costa Smeralda. La nave stava effettuando l'ingresso nel porto quando, per cause ancora in via di accertamento, ha urtato la banchina. Nell' impatto la nave avrebbe provocato danni all' impianto del terminal, alle gru di terra che sono state spinte fuori dai binari, alle scialuppe di salvataggio e alle strutture fisse. Fortunatamente non risultano persone ferite. Sul posto sono presenti la Capitaneria di Porto, l' **autorità Portuale** e le forze dell' ordine.



## Savona. Costa Smeralda colpisce la banchina, nessun ferito

di Matteo Cantile venerdì 22 gennaio 2021 Lieve incidente durante una manovra. **SAVONA** - Incidente senza feriti questa mattina al **porto** di **Savona** : Costa Smeralda, l' ammiraglia di Costa Crociere, si è appoggiata alla banchina del terminal crociere provocando lievi danni a una gru. Secondo una prima ricostruzione la nave era in manovra per effettuare l' ingresso in **porto** quando ha toccato la banchina, per cause che devono essere accertate. La Smeralda ha colpito una gru e ha perso, nel colpo, una scialuppa caduta in mare.

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline is "Savona. Costa Smeralda colpisce la banchina, nessun ferito". The sub-headline reads "La nave era in manovra in porto". The author is identified as Matteo Cantile, and the date is Friday, January 22, 2021. A small image shows the Costa Smeralda ship at the port. Below the article, there is a video player with the title "Savona. Costa Smeralda colpisce la banchina, nessun ferito". At the bottom of the page, there is a footer with contact information and a notice about funding from the European Union and the Italian Government.

# Savona News

Savona, Vado

## Savona, Costa Smeralda sbaglia manovra e danneggia gru e le strutture fisse (FOTO e VIDEO)

*Fortunatamente nessun ferito. Sul posto Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e forze dell'ordine*

Attimi di tensione questa mattina al porto di Savona dove la Costa Smeralda nelle fasi di manovra ha improvvisamente impattato nella zona 16, area terminal Colacem. L'episodio è avvenuto nella prima mattinata di oggi, venerdì 22 gennaio, mentre la nave giungeva nel porto del capoluogo savonese per una delle sue soste programmate. La nave interessata dall'incidente è la "Smeralda" del gruppo Costa, impegnata in una crociera nel Mediterraneo. Dalle prime frammentarie informazioni pare che la nave probabilmente sbagliando manovra, abbia creato danni all'impianto del terminal silos, alle gru di terra che sono state spinte fuori dai binari oltre alle strutture fisse. Sulla banchina sarebbero presenti la Capitaneria di Porto, **Autorità Portuale** e le forze dell'ordine. Fortunatamente non ci sarebbero stati feriti.



### Cgil, Cisl e Uil commentano l' incidente in porto a Savona: "Un grave danno in un momento già difficile"

*Le segreterie provinciali sottolineano ancora una volta l' importanza delle norme di sicurezza*

Grave incidente in porto a Savona. Così il commento delle segreterie provinciali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti : "Nella mattinata odierna la Costa Smeralda durante le manovre di entrata nello scalo Savonese ha urtato le gru del Terminal Colacem, causando pesanti danni alle attrezzature di banchina. Ancora una volta, dopo un simile incidente accaduto sempre tra una nave Costa Crociere e una gru parcheggiata in banchina, fortunatamente, non ci sono stati feriti, solo e esclusivamente perché in quei frangenti non vi erano Lavoratori nelle vicinanze. Come Segreterie sosteniamo nuovamente l' importanza di rispettare le norme di sicurezza che non devono mai andare in contrapposizione ai costi delle aziende. Invitiamo la società Costa, le **Autorità Marittime** e l' **Autorità di Sistema Portuale** ad adoperarsi per mettere in atto tutte le misure preventive di sicurezza necessarie onde evitare il ripetersi di situazioni già avvenute. Questo fatto purtroppo causerà gravi problematiche all' operatività **portuale** , in un momento già difficile, con ulteriore danni economici al Terminal Colacem, alla Compagnia Unica di Savona e ai Lavoratori che vedono l' affacciarsi di un periodo sempre più incerto dal punto di vista di traffici, salario, occupazione e sicurezza".



### Savona, una valutazione tecnica errata la causa dell' impatto della Costa Smeralda contro la banchina (FOTO E VIDEO)

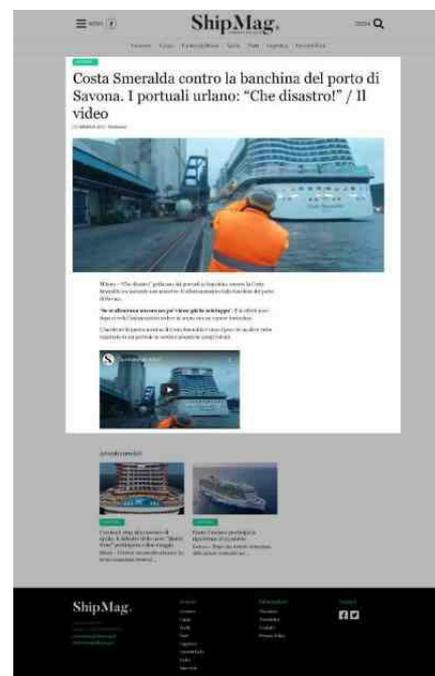
*Domani, 23 gennaio, verrà ascoltato il comandante della nave, nel frattempo è stata acquisita la scatola nera. Sopralluogo anche per fare la conta dei danni*

Una valutazione tecnica errata potrebbe aver causato l' impatto di questa mattina della Costa Smeralda nella banchina del porto di Savona. Domani mattina la Capitaneria di Porto ascolterà le parole del comandante della nave e nel frattempo ha acquisito la scatola nera per poter verificare come sia avvenuta la manovra. Lo scontro, verificatosi nella zona 16, area terminal Colacem, ha causato danni alle gru presenti a terra e ha visto danneggiare una scialuppa di salvataggio. Fortunatamente non si sono registrati feriti. "Il mare e il vento erano in una condizione ottimale, in prima battuta possiamo dire che si è trattato di un' errata manovra del comandante già nelle prime fasi di avvicinamento. Non crediamo ci siano stati problemi tecnici la nave è in perfette condizioni di sicurezza" il commento del Comandante della Capitaneria di Porto di Savona Francesco Cimmino. Domani saranno presenti sul posto anche i tecnici per verificare le condizioni dei danni. "Avremo sicuramente un quadro più puntuale in merito alle tempistiche per il ripristino - spiega Paolo Canavese, direttore dell' ufficio territoriale di Savona dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** - Quando c' è una manovra le operazioni sono comunque attenzionate e non dovrebbe succedere nulla, le navi entrano ad una velocità bassa".



### Costa Smeralda contro la banchina del porto di Savona. I portuali urlano: "Che disastro!" / Il video

Milano Che disastro grida uno dei portuali in banchina, mentre la Costa Smeralda sta tentando una manovra di allontanamento dalla banchina del porto di Savona. Se si allontana ancora un po' viene giù la scialuppa. E in effetti poco dopo si vede l'imbarcazione cadere in acqua con un rumore fortissimo. L'incidente di questa mattina di Costa Smeralda è stato ripreso da un altro video registrato da un portuale in servizio proprio in quegli istanti.



### Porto di Savona, incidente per la Costa Smeralda / Il video

Savona Incidente per fortuna senza gravi conseguenze e soprattutto senza feriti questa mattina a Savona. La nave da crociera Costa Smeralda ha urtato in fase di manovra la banchina del porto (in allegato): una scialuppa è caduta in mare e l'infrastruttura dello scalo ligure, una gru, è rimasta danneggiata. La Capitaneria di porto ha aperto un'inchiesta. La compagnia precisa di essersi messa a disposizione delle autorità offrendo la massima collaborazione e attivandosi per condurre le investigazioni del caso sulle dinamiche dell'accaduto. Costa Smeralda rimarrà nel porto di Savona come da programma. Nonostante l'accaduto non pregiudichi la possibilità per la nave di operare regolarmente nel rispetto dei normali parametri di sicurezza, la sosta in porto permetterà altresì di effettuare le riparazioni del caso nel più breve tempo possibile.



## Shipping Italy

Savona, Vado

### Ormeaggio con collisione in banchina per la Costa Smeralda nel porto di Savona

Questa mattina la nave da crociera Costa Smeralda è stata protagonista di un ormeaggio 'sfortunato' nel porto di Savona dove, per cause ancora da chiarire, è andata a toccare alcune attrezzature (fra cui una gru) del terminal Colacem nella zona 16 dello scalo. L'ammiraglia della flotta Costa, con le sue 185 mila tonnellate di stazza lorda, 337 metri di lunghezza e 42 di larghezza, era arrivata in Liguria dal porto di Civitavecchia. Secondo le prime informazioni riportate dal giornale locale Savonanews.it (che ha pubblicato anche le prime immagini e video dell'incidente) la nave, completando la manovra d'ormeaggio con qualche difficoltà, ha causato danni all'impianto del terminal silos, alle gru di terra che sono state spinte fuori dai binari, alle scialuppe di salvataggio (una delle quali è caduta a terra) e ad altre strutture fisse. Sulla banchina sono subito arrivati i rappresentanti di Capitaneria di Porto, Autorità Portuale e forze dell'ordine per gli accertamenti del caso. Fortunatamente non si registrano feriti. Costa Crociere ha prontamente fatto sapere che il contatto con le strutture in banchina, pur non avendo riportato alcun danno strutturale allo scafo, ha causato la caduta e il conseguente danneggiamento di una scialuppa in mare a causa del cedimento di un verricello. L'imbarcazione è stata prontamente recuperata e dalle prime verifiche non si registrano altri danni alle strutture della nave. La nota di Costa poi aggiunge: Sul posto, al fine di accertare le cause dell'accaduto, oltre al personale di Costa Crociere, sono presenti anche le Autorità competenti. La compagnia si è da subito messa a disposizione delle autorità locali offrendo la massima collaborazione e si è attivata prontamente per condurre le investigazioni del caso al fine di comprendere le dinamiche dell'accaduto. La compagnia desidera sottolineare che non si sono registrati feriti fra il personale di terra e di bordo. Costa Smeralda rimarrà nel porto di Savona come da programma. Nonostante l'accaduto non pregiudichi la possibilità per la nave di operare regolarmente nel rispetto dei normali parametri di sicurezza, la sosta in porto permetterà altresì di effettuare le riparazioni del caso nel più breve tempo possibile. Costa Crociere desidera manifestare il proprio rincrescimento a tutti gli interessati.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Diga, ipotesi eolico nel piano Le pale alte fino a 100 metri

*I comitati: «Meglio vietare l'arrivo in banchina alle navi vecchie più di 30 anni» I timori dell'imprenditore Messina: difficile che la struttura arrivi fino a Ponente*

Non è chiaro se le pale eoliche, ipotizzate dai progettisti della diga, siano un investimento visionario o una compensazione del maggiore inquinamento che porteranno le navi da 400 metri e i camion per trasportare gli 1,7 milioni di container previsti, il doppio di oggi. Il sindaco Marco Bucci sposa la prima linea e cita Renzo Piano: «Ci stiamo lavorando, ne ho già parlato con l'architetto». Ma nel dibattito pubblico, che da due settimane va avanti per presentare la grande infrastruttura e discutere di come costruirla, affiorano dubbi. Sul sito del dibattito, [www.dpdigaforanea.it](http://www.dpdigaforanea.it), Enzo Tortello, ingegnere e presidente del comitato di tutela ambientale del Centro-ovest, ha depositato le sue osservazioni: «Ritengo che grandi pale (100 metri di altezza) siano difficilmente installabili per la vicinanza all'aeroporto», che «l'installazione di pale eoliche sulla nuova diga sia per lo più un'operazione di immagine» e che non ci siano «caratteristiche di vento tali da rendere appetibile l'investimento». Le perplessità sul vento appaiono strane a chi conosce Genova e il suo scirocco, ma sono note agli esperti. Intervistata un anno fa, sulle pagine savonesi del Secolo XIX, Luisa Pagnini, docente di ingegneria ambientale dell'Università di Genova, spiegava che in Liguria, «diversamente da quanto si possa pensare, non è presente un vento costante e forte, per questo i parchi eolici sono realizzati lungo i crinali, dove la potenza del vento è maggiore». Tortello suggerisce altri tipi di intervento a tutela dell'ambiente, come il divieto di ingresso, non appena sarà realizzata la nuova infrastruttura, «alle imbarcazioni con più di 30 anni di età», divieto che metterebbe in panchina una quota non trascurabile dei traghetti che arrivano a Genova. Il progetto del parco eolico sulla diga, per ora solo tratteggiato, immagina pale alte 25, 50 o 100 metri e propende per queste ultime, le più adatte «a sfruttare la risorsa del sito» e con una «migliore sostenibilità economica». La loro produzione energetica annua corrisponderebbe «al 25-35% del fabbisogno di energia elettrica del porto». Il problema è l'aeroporto. Lo ha ribadito ieri il responsabile del progetto, Antonio Lizzadro, della ditta d'ingegneria Technital: «La vicinanza all'aeroporto impone dei vincoli stringenti, che dovranno essere rivisti». Il problema lo aveva già evidenziato il direttore dell'aeroporto, Piero Righi, per il quale la nuova diga comporterebbe «significative interferenze con le superfici di protezione della pista di volo» affacciata sul mare. L'ultima parola spetterà ad Enac, Ente dell'aviazione civile, che sulla base del progetto condurrà un'istruttoria per modificare, se possibile, il cono aereo. Righi dirige un aeroporto, il Cristoforo Colombo, che ha per azionista di maggioranza, al 60%, quella stessa **Autorità portuale** che ha commissionato il progetto della diga. A giudicare dalle sue osservazioni, pubblicate sul sito del dibattito pubblico, il conflitto con i vincoli aeroportuali prescinde dalle pale eoliche. È la diga in sé che, a Ponente, non sarebbe possibile «se non a condizione di penalizzazioni assolutamente incompatibili con il piano di sviluppo aeroportuale». Motivo per cui l'armatore Ignazio Messina è poco fiducioso sulla prosecuzione a Ponente della diga: «Non so quando la vedremo». Ieri il dibattito pubblico è tornato sulle ipotesi di progetto al vaglio del porto, tre e tutte divise in due fasi, una a Levante, del costo stimato in 950 milioni, l'altra a Ponente, 350 milioni, per una lunghezza complessiva di 6 mila metri. Durante il dibattito, Lizzadro ha spezzato una lancia a favore

FRANCESCO MARGIOCCO





## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

di una delle tre ipotesi, nota come ipotesi 3, che «consente una maggiore flessibilità operativa nella manovra delle navi». Parole che riecheggiano quelle pronunciate due settimane fa dall' ammiraglio Nicola Carlone, comandante del porto: «Offre maggiori possibilità di accesso e manovra». Il commento di Messina è lapidario: «Mi sbaglierò sicuramente, ma ho l' intenzione che tutto sia già deciso fin dall' inizio». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Grandi opere, le incognite del débat public

email Il dibattito pubblico sulla diga del porto di Genova sembra una di quelle procedure fatte apposta per alimentare una discussione all'infinito, facendo la fortuna di studi ingegneristici ed esperti di vario genere. Immagino già come procederà la vicenda. Dopo il dibattito pubblico sulle prime tre proposte, si deciderà di approfondire qualcuna delle osservazioni presentate e si realizzeranno delle alternative. Queste nuove proposte non piaceranno a qualcuno dei diretti interessati e comincerà il solito balletto delle perizie. Poi prenderà il via l'iter progettuale vero e proprio, e una volta che ci saranno le approvazioni e le autorizzazioni tecniche, state tranquilli che partiranno i ricorsi. Alla fine di tutto, per ragioni politiche o mancanza di soldi, i lavori saranno rimandati a tempo indeterminato. Non ho dovuto sforzare molto la fantasia per prevedere questa storia: ho solo ricordato cosa è avvenuto con la Gronda autostradale di Genova. Con la Gronda di Genova è andata anche peggio. L'opera è già approvata e finanziata, al termine di una sfianante maratona durata una ventina d'anni fatta di dibattiti pubblici, ricorsi, ripensamenti, polemiche. Sono anche già partiti gli espropri in preparazione dei cantieri. Ma non arriva la firma del governo al via libera dei cantieri per ragioni politiche (M5S continua ad avere forti dubbi) e per la vicenda dei rapporti tra governo e Autostrade. **Al di là di questo caso, troppo particolare per essere preso come paradigma, è evidente che in Italia le procedure per avviare e realizzare le grandi opere sono molto lontane dall'efficienza del cosiddetto "modello Genova". Per questa ragione il governo ha deciso di nominare dei commissari con poteri speciali che si occuperanno di una cinquantina di opere strategiche (c'è anche la diga di Genova), accelerando le procedure. Funzionerà? Non lo so. Ma se vedrà spuntare una proposta di legge per introdurre l'obbligo di un "débat public" prima della scelta dei commissari alle grandi opere, allora le consiglio di essere pessimista. --**

MARCO DI GIOIA /



Le infrastrutture

Federlogistica: "Il nostro sì alla diga del porto"

La diga? « Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza » . Questa è l' opinione di Federlogistica durante un dibattito pubblico che sta tenendo banco non solo all' interno della comunità portuale genovese. L' associazione che fa capo a Confrasperto annuncia quindi il suo appoggio del progetto della diga del porto di Genova. L' occasione è appunto il dibattito indetto dall' autorità portuale che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del sistema. Per il presidente di Federlogistica Liguria Davide Falteri, l' opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l' intero sistema marittimo- portuale italiano nei mercati europei. « L' adeguamento, l' ammodernamento e l' ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri ( come la Diga foranea, il Terzo valico e la Gronda) è un primo passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell' intero sistema economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri - afferma Falteri - Un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un sistema globale, interconnesso e circolare » . Un primo passo, dunque, che secondo l' associazione va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del sistema Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. « Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, garantendo per Genova e gli altri porti italiani l' importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea», spiega il presidente di Federlogistica Liguria. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico- economico, « quelle con ampliamento dell' accesso a levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto » . Con l' impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l' opera secondo quanto sostenuto alla presentazione del dibattito pubblico genererà 30mila posti tra indiretti e indotti in conseguenza dell' aumento dei volumi di container movimentati. «Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di sistema in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all' orizzonte, come la questione del rapporto porto- aeroporto, consapevoli che il porto di Genova rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano» conclude Falteri. © RIPRODUZIONE RISERVATA



### INFRASTRUTTURE

## Federlogistica sposa la causa della diga foranea

«L' adeguamento, l' ammodernamento e l' ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri, come la Diga foranea, il terzo valico e la Gronda, è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell' intero sistema economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri». Lo afferma il presidente di Federlogistica Liguria, Davide Falteri, in occasione del dibattito indetto dall' Autorità di sistema del Mar ligure occidentale per la realizzazione della diga foranea. Per Falteri, l' opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo. «Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per Genova e per gli altri porti italiani l' importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea». Con l' impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l' opera genererà 30mila posti tra indiretti e indotti grazie all' aumento dei volumi di container.

21..  
La Spezia

**Tutto Liguria**

### Pontremolese, la portualità esulta

Più vicino il contorno Stordamari Mediterraneo. Ma Guglielmi mette in guardia sul rischio rallentamenti



**LA SPEZIA**  
Il completamento del valico di confine Stordamari non è una carta da visita. La Spezia è un porto che deve essere visto nel suo insieme. E il rischio è che il completamento del valico di confine Stordamari non sia solo un'operazione di manutenzione ma un'operazione di ampliamento del porto. Il rischio è che il completamento del valico di confine Stordamari non sia solo un'operazione di manutenzione ma un'operazione di ampliamento del porto. Il rischio è che il completamento del valico di confine Stordamari non sia solo un'operazione di manutenzione ma un'operazione di ampliamento del porto.

**LA SPEZIA**  
Il completamento del valico di confine Stordamari non è una carta da visita. La Spezia è un porto che deve essere visto nel suo insieme. E il rischio è che il completamento del valico di confine Stordamari non sia solo un'operazione di manutenzione ma un'operazione di ampliamento del porto. Il rischio è che il completamento del valico di confine Stordamari non sia solo un'operazione di manutenzione ma un'operazione di ampliamento del porto.

**LA SPEZIA**  
Il completamento del valico di confine Stordamari non è una carta da visita. La Spezia è un porto che deve essere visto nel suo insieme. E il rischio è che il completamento del valico di confine Stordamari non sia solo un'operazione di manutenzione ma un'operazione di ampliamento del porto. Il rischio è che il completamento del valico di confine Stordamari non sia solo un'operazione di manutenzione ma un'operazione di ampliamento del porto.

**LA SPEZIA**  
Il completamento del valico di confine Stordamari non è una carta da visita. La Spezia è un porto che deve essere visto nel suo insieme. E il rischio è che il completamento del valico di confine Stordamari non sia solo un'operazione di manutenzione ma un'operazione di ampliamento del porto. Il rischio è che il completamento del valico di confine Stordamari non sia solo un'operazione di manutenzione ma un'operazione di ampliamento del porto.

## Grandi opere, record di indagati

*Oltre a Ferrazza, sostituito dal governo per l'inchiesta sul ponte Morandi, sono ancora troppi i commissari sblocca cantieri che hanno pendenze. E i grillini si giocano la faccia*

mauro bazzucchiSe il veto posto dal M5s sui politici indagati valesse anche per i commissari alle Grandi opere, la delegazione grillina avrebbe dovuto rassegnare le dimissioni già da 48 ore. Da quando, cioè, scorrendo la lista annunciata in Parlamento e poi trasmessa dal premier, degli oltre 50 commissari individuati per sbloccare i principali cantieri fermi da tempo nel nostro Paese, gli addetti ai lavori si sono resi conto che una percentuale molto alta di questi ha pendenze giudiziarie di varia natura. Tanto che, in extremis, Giuseppe Conte ha dovuto depennare dalla lista uno dei nomi ritenuti più competenti, ma allo stesso tempo più ingombranti, poiché collegato all'inchiesta sul crollo del ponte Morandi. Si tratta del provveditore alle opere pubbliche per Liguria, Piemonte e Val d' Aosta, Roberto Ferrazza, indicato in un primo tempo come commissario alla riqualificazione di alcune caserme a Torino e a Genova. Quando la cosa è stata fatta notare da alcuni media, tra cui l' Huffington Post, di fronte all' imbarazzo di una parte della sua maggioranza (verosimilmente l' ala grillina più giustizialista), con una rettifica al dpcm contenente i nomi dei commissari, Conte ha inserito, al posto di Ferrazza, l' ingegner Fabio Riva, attuale provveditore alle opere pubbliche per la Lombardia e l' Emilia. Il problema, però, è che nella stessa situazione di Ferrazza, di neocommissari ce ne sono almeno una decina. E se su Ferrazza, che fu al centro di un episodio analogo subito dopo il crollo - quando fu prima nominato al vertice della commissione d' inchiesta dall' allora ministro grillino Toninelli (che poi lo revocò) - pesa il collegamento con la tragica vicenda Morandi, c' è curiosità su come si comporteranno i giustizialisti della maggioranza per tutti gli altri. A partire dall' ex ad di Rfi, Maurizio Gentile, nominato commissario per la Metro C di Roma, indagato per il deragliamento di un anno fa del Frecciarossa a Lodi e per l' incidente di due anni fa a Pioltello in cui morirono tre passeggeri. Per quest' ultimo fatto, assieme a Gentile è indagato Vincenzo Macello, nominato commissario alla ferrovia Roma-Pescara, così come il neocommissario alla strada Cisterna-Valmontone Antonio Mallamo, ad di Astral, è indagato per omicidio colposo in seguito alla morte di due automobilisti sulla Casilina per il crollo di un albero. Ancora: Raffaele Celia e Nicola Montesano, dell' Anas, sono tra i nominati ma sono anche indagati per una frana in Piemonte. Il secondo è indagato anche per il crollo del ponte di Albiano dello scorso aprile, per il quale è sotto inchiesta un altro neocommissario: Vincenzo Marzi, che assicurò, nero su bianco, la solidità della struttura poi crollata. Poi ci sono: l' ad dell' Anas, Massimo Simonini, ora commissario alla Statale jonica, indagato ad Arezzo per reati ambientali; Roberto Pagone, di Rfi, indagato sulla stazione Alta velocità di Afragola e Pasqualino Monti (nominato commissario al porto di Palermo), indagato a Roma per corruzione. Ma c' è anche chi, come **Paolo Signorini**, nominato commissario alla Diga Foranea di Genova, come rileva Repubblica, non ha indagini a carico ma fu attaccato pesantemente dai 5 stelle, sulla base di generici sospetti. Qualora, in questo caso, la convenienza facesse prevalere dentro il M5s l' afflato garantista, resta da vedere cosa succederà nelle commissioni parlamentari chiamate a esprimere entro 20 giorni il parere sulle nomine. Un parere che non è vincolante, ma che, dopo lo strappo di Iv, potrebbe essere per il governo una delle tante occasioni per non cadere in una trappola squisitamente politica.





**Infrastrutture: l'elenco dei Commissari opere in Parlamento**

Roma, 21 gen. (Adnkronos) E' arrivato in Parlamento il Dpcm di nomina per i commissari straordinari delle 59 opere strategiche per un valore complessivo di oltre 60 miliardi. Si avvia così l'ultima fase dell'iter di nomina che affida ai commissari dello sblocca-cantieri ampi poteri per accelerare le progettazioni e i lavori di opere in tutto il territorio italiano. L'ex ad di Rfi e attuale commissario straordinario per la messa in sicurezza dell'A24 e A25, Maurizio Gentile, secondo quanto si legge nel Dpcm di cui ha preso visione l'Adnkronos, sarà nominato commissario straordinario per la Metropolitana di Roma - Linea C. Per quanto riguarda la SS 106 Ionica il commissario sarà Massimo Simonini (Ad Anas), per il collegamento viario con caratteristiche autostradali compreso tra lo svincolo della SS 514 "di Chiaramonte" con la SS 115 e lo svincolo della SS 194 "Ragusana" potrebbe essere il responsabile nuove opere Area centro dell'Anas Raffaele Celia (nomina da verificare con il Presidente Musmeci). Per SS 675 Umbrio-Laziale il nuovo commissario sarà Ilaria Coppa (Anas - Responsabile pianificazione trasportistica e classificazione Rete), per il collegamento stradale Cisterna Valmontone e relative opere connesse sarà Antonio Mallamo (Ad Astral), per la Strada Statale 4 Salaria sarà Fulvio Soccodato (Anas); per l'E78 Grossetto-Fano sarà Massimo Simonini (Ad Anas), per la SS 20 Di Colle di Tenda sarà Nicola Prisco (Anas, responsabile struttura territoriale Lombardia); per il Ponte Lenzino sul fiume Trebbia, lungo la S.S. 45. Realizzazione del Ponte provvisorio e del Ponte definitivo e Ss45 "della Val Trebbia" tra Rivergaro e la località Cernusca nel comune di Travo il commissario sarà Aldo Castellari. Per la SS640 "strada degli scrittori" dal km 0.550 a km 74.50 il Commissario sarà Raffaele Celia, per la SS 647 il commissario sarà Vincenzo Marzi (Anas, responsabile struttura territoriale Puglia); per la SS17 il commissario sarà Antonio Marasco (Anas, responsabile struttura territoriale Abruzzo e Molise); per la SS16 Adriatica, la SS89 Garganica il nuovo Commissario sarà Vincenzo Marzi (Anas, responsabile struttura territoriale Puglia); per la SS369 il Commissario sarà Nicola Montesano (Anas, responsabile struttura territoriale Campania). Per le infrastrutture ferroviarie i nuovi commissari sono: per l'AV/AC Brescia-Verona-Padova Vincenzo Macello (Rfi), per il potenziamento della linea Fortezza-Verona Paola Firmi (Rfi); per il potenziamento Linea Venezia Trieste e il completamento raddoppio Genova Ventimiglia, Vincenzo Macello (Rfi); per il completamento raddoppio Pescara - Bari Roberto Pagone (Rfi), per il potenziamento e sviluppo direttrice Orte Falconara Vincenzo Macello (Rfi), per la Linea Roma - Pescara Vincenzo Macello; per la realizzazione nuova linea Ferrandina - Matera La Martella, il potenziamento tecnologico interventi infrastrutturali Linea Salerno - Reggio Calabria, il potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali Linea Taranto - Metaponto - Potenza - Battipaglia e la chiusura Anello ferroviario di Roma Vera Fiorani (Ad e Dg Rfi); per la linea Palermo Trapani Filippo Palazzo (dirigente Rfi in quiescenza); per il raddoppio Codogno-Cremona-Mantova Chiara De Gregorio (Rfi); per il completamento raddoppio Pontremolese Mariano Cocchetti (Rfi); per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli - Bari, Roberto Pagone (Rfi); per la realizzazione dell'asse Av-Ac Palermo-Catania-Messina, Filippo Palazzo (dirigente Rfi in quiescenza). Per la Messa in sicurezza traversa del Lago d'Idro (BS) sarà nominata Lucia Conti (esperta Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza e dirigente Mit in quiescenza). Per la messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera il nuovo Commissario sarà Massimo Sessa (Mit Dirigente generale); per il completamento e l'ampliamento Diga di



Maccheronis (Nu) e il completamento realizzazione delle dighe di Monti Nieddu (Ca) di Medau Aingiu (Ca) di Cumbidanovu (Nu) è nominata Angelica Catalano (Mit- Responsabile Dg dighe e infrastrutture

---



## (Sito) Adnkronos

Genova, Voltri

---

idriche); per la messa in sicurezza delle dighe Cantoniera sul fiume Tirso (Or), sul Rio Olai (Nu), sul Rio Govossai (Nu), sul Rio Mannu di Pattada a Monte Lerno (Ss), di Monte Pranu sul rio Palmas (Or), di Pietrarossa (En-Ct) è stata nominata Ornella Segnalini (dirigente Mit in quiescenza). Per quanto riguarda la Darsena Europa Livorno il Commissario sarà Luciano Guerrieri Presidente **ADSP Mar Tirreno Settentrionale** (In corso nomina); per la Diga Foranea di Genova sarà **Paolo Signorini** (Presidente **Adsp Mar Ligure occidentale**); per Palermo - Rilancio del polo della cantieristica navale nel Porto di Palermo e interfaccia porto-città sarà Pasqualino Monti (presidente **Adsp Mare di Sicilia Occidentale**). Per quanto riguarda le opere di edilizia statale che sono state individuate a Palermo, a Catania, a Reggio Calabria e a Crotone il Commissario sarà Gianluca Ievolella (Mit - Provveditore Interregionale per la Sicilia e la Calabria); per quelle di Napoli sarà Giuseppe D' Addato (Mit-Provveditore interregionale per la Campania, Molise, Puglia e Basilicata); per quelle di Bologna e di Milano sarà Fabio Riva (Mit-Provveditore interregionale per la Lombardia e l' Emilia Romagna); per quelle di Genova e Torino sarà Roberto Ferrazza (Mit-Provveditore interregionale per il Piemonte, la Valle d' Aosta e la Liguria); per quelle di Roma Vittorio Rapisarda (Mit-Provveditore interregionale per il Lazio, l' Abruzzo e la Sardegna).

## Infrastrutture strategiche, tre opere liguri nel dpcm: ecco i commissari

*Il decreto con la lista delle opere infrastrutturali "ritenute strategiche per il Paese" e i nomi dei commissari straordinari è stato inviato alle commissioni parlamentari competenti*

Raddoppio della tratta Andora-Finale sulla linea Genova-Ventimiglia, completamento del raddoppio della Pontremolese e diga foranea di Genova : sono le tre infrastrutture della Liguria inserite nel dpcm che contiene l'elenco delle opere che saranno commissariate . Il decreto, con la lista delle opere infrastrutturali "ritenute strategiche per il Paese" e i nominativi dei relativi commissari straordinari , è stato inviato in queste ore alle commissioni parlamentari competenti. Si avvia così - si legge nella nota del governo - l'ultima fase dell' iter che affiderà ai commissari, individuati tra personalità con requisiti di alta professionalità tecnico-amministrativa, poteri speciali e strumenti normativi per accelerare i cantieri. Per la Pontremolese è stato nominato commissario straordinario Mariano Cocchetti , ingegnere di Rete ferroviaria italiana. Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **autorità portuale** di Genova, è commissario straordinario per la diga foranea. Per il raddoppio della tratta Andora-Finale il commissario nominato dal governo è Vincenzo Macello , responsabile Direzione Investimenti di Rfi. Nel complesso, saranno commissariate 15 infrastrutture stradali, 16 opere ferroviarie, una metropolitana (la Metro C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 porti, 12 interventi di edilizia statale: [clicca qui per leggere la relazione illustrativa del decreto del presidente del consiglio dei ministri con l'elenco delle opere strategiche da commissariare](#). Come si legge nella relazione illustrativa, si propongono anche interventi rivolti a rendere maggiormente funzionali (con opere di adeguamento, ristrutturazione, rifunzionalizzazione, nonché di nuova realizzazione) alcuni presidi di pubblica sicurezza a Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone, Napoli, Roma, Bologna, Genova , Torino e Milano. Nel corso dell' ultimo intervento in Parlamento, lo scorso 19 gennaio, il presidente del Consiglio Conte ha ricordato come «nel 2020, pur in un contesto economico difficile, gli appalti - soprattutto quelli di Anas e Rfi - sono cresciuti arrivando a un ammontare totale di 43,3 miliardi di euro rispetto ai 39,4 miliardi del 2019». Per la deputata ligure di Cambiamo! Manuela Gagliardi si tratta di un passaggio importante per la Liguria, ma solleva qualche perplessità: «Lo schema di questo dpcm ha sostituito quello di dicembre, dove mancava la lista commissari, e così si dilatano di nuovo i tempi di apertura dei cantieri perché si riaprono tutti i termini previsti per la procedura . Poi, il fatto che più opere vengano assegnate a un singolo commissario può rallentare l' iter di realizzazione delle stesse». In riferimento al potenziamento della tratta Andora-Finale, Franco Vazio , parlamentare ligure del Pd, commenta: «La minima rivisitazione della progettazione definitiva - per rendere attuale tecnologicamente il progetto - potrà iniziare e definirsi entro 6 mesi. La nomina del commissario consentirà, tra l' altro, di poter concludere l' intero iter autorizzativo senza ulteriori ritardi, in un tempo inferiore ai successivi 4 mesi. Peraltro, ora che l' opera è stata inserita prima nel piano Italia Veloce e poi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza #Next Generation Italia, finanziato con fondi europei superiori ai 200 miliardi di euro, non si parlerà solo di raddoppio, ma anche di velocizzazione e potenziamento tecnologico dell' intera linea Genova Ventimiglia per consentire al corridoio ferroviario Francia-Italia di connettersi con la rete ad Alta Velocità del nostro Paese».





## Nuova Diga Foranea, Federlogistica: "Formidabile occasione di sviluppo e volano per la ripartenza"

«Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza». Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del porto di Genova. L'occasione è il dibattito indetto dall' **Autorità** di Sistema del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione dell' infrastruttura, che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del sistema. Per il presidente di Federlogistica Liguria Davide Falteri, l' opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l' intero sistema marittimo-portuale italiano nei mercati europei. «L' adeguamento, l' ammodernamento e l' ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell' intero sistema economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri - afferma Falteri - un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un sistema globale, interconnesso e circolare». Un primo passo, dunque, che va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del sistema Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. «Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per Genova e per gli altri porti italiani l' importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea», spiega il presidente di Federlogistica Liguria. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico-economico, quelle con ampliamento dell' accesso a Levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto. Con l' impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l' opera genererà 30 mila posti tra indiretti e indotti grazie all' aumento dei volumi di container movimentati. «Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di sistema in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all' orizzonte, come la questione del rapporto porto-aeroporto, consapevoli che il porto di Genova rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano».



## Diga foranea di Genova: Federlogistica, formidabile occasione di ripartenza per ripartenza

(FERPRESS) **Genova**, 22 GEN Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza. Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del **porto** di **Genova**. L'occasione è il dibattito indetto dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione dell'infrastruttura, che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del sistema. Per il presidente di Federlogistica Liguria Davide Falteri, l'opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l'intero sistema marittimo-portuale italiano nei mercati europei. L'adeguamento, l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri (come la Diga foranea, il Terzo valico e la Gronda) è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del **porto** di **Genova**, ma dell'intero sistema economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri afferma Falteri. Un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un sistema globale, interconnesso e circolare. Un primo passo, dunque, che va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del sistema Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per **Genova** e per gli altri porti italiani l'importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea, spiega il presidente di Federlogistica Liguria. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico-economico, quelle con ampliamento dell'accesso a levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto. Con l'impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l'opera genererà 30mila posti tra indiretti e indotti grazie all'aumento dei volumi di container movimentati. Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di sistema in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all'orizzonte, come la questione del rapporto **porto**-aeroporto, consapevoli che il **porto** di **Genova** rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano, conclude il presidente di Federlogistica Liguria.



## Diga, ferrovie e caserme: ecco i commissari delle 'grandi opere' volute dal Governo per la Liguria

Paolo Signorini per la nuova Diga e Roberto Ferrazza per la caserma Ilardi di Sturla

Redazione

Genova. Sono tre le grandi opere liguri inserite dal Governo nella lista depositata in queste ore e che prevede la nomina dei commissari straordinari a cui poi le commissioni parlamentari dovranno dare il via libera: la nuova diga di Genova, il completamento del raddoppio ferroviario Genova - Ventimiglia e il risanamento della caserma della polizia Ilardi di Sturla. Per ognuna di queste è stato proposto un commissario straordinario, per provare a garantire una celere realizzazione dei cantieri, considerate fondamentali dal Governo e su cui negli ultimi giorni è stata ingaggiata una vera e propria battaglia politica, che potrebbe non essere finita. Per quanto riguarda la nuova diga, cui dibattito pubblico è partito in questi giorni, il nome proposto è quello di Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, scelta che non dovrebbe creare particolari scossoni politici, essendo figura di competenza e fresco di rinnovo della carica su proposta di Regione Liguria. Per quanto riguarda il raddoppio della Genova Ventimiglia, il commissario sarà Vincenzo Macello, proposto anche per seguire altre quattro grandi opere, come l' alta velocità tra Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Venezia, dell' Orte-Falconara e della Roma Pescara. Una multi-incarico che ha scatenato qualche malumore tra i parlamentari liguri, ma che comunque segna un passo avanti rispetto ad un passato di immobilismo. Roberto Ferrazza sarà invece il commissario per il rifacimento della caserma Ilardi di Sturla: come è noto Ferrazza, Provveditore interregionale di Piemonte, Liguria e Valle d' Aosta, fu tra gli indagati per il crollo di Ponte Morandi- Una nomina, però, che ha seguito un criterio tecnico burocratico, visto il suo ruolo del provveditorato. Perplesità per queste nomine arrivano dal deputato Edoardo Rixi, ex assessore regionale alle infrastrutture per la Lega: 'La lista dei commissari inviata al Parlamento per le 59 opere da realizzare è un mix di nomi che rivela l' assenza di una visione strategica. Un elenco che mette insieme grandi opere insieme a caserme e opere minori, un mix senza un indirizzo preciso, un elenco accomodato in fretta e furia. Il governo Conte-Ciampolillo non ha una visione strategica del Paese, svolge l' ordinaria amministrazione per tirare a campare il più possibile. Ma qui si parla di infrastrutture, la spina dorsale del futuro economico della nostra nazione. Un' occasione storica che non possiamo perdere a causa di un governo improvvisato e raccoglitticcio'.



**Opere urgenti: per commissari presidenti AdSP**

ROMA Arrivano, a quanto sembra, i commissari per le infrastrutture urgenti. Il presidente del Consiglio ha predisposto un decreto con il quale propone la nomina a commissari delle opere portuali urgenti a Livorno, Genova e Palermo, i rispettivi presidenti delle **AdSP**. Per Livorno sarebbe Guerrieri (Darsena Europa), per Genova Signorini (diga) e per Palermo Monti (area cantieristica). Entro metà febbraio le conferme, dopo le commissioni parlamentari. \* Come sbloccare e realizzare le grandi infrastrutture indispensabili per avviare il rilancio del Paese? Una prima risposta può arrivare attraverso le Autorità di Sistema Portuale che, come accaduto a Genova, Palermo e Livorno, se riconosciute nel ruolo commissariale di realizzazione delle nuove opere e liberate dai vincoli della burocrazia e dotate di strumenti normativi efficaci, sono in grado di fornire una prima prova tangibile che le grandi opere possono essere sbloccate e avviate a realizzazione. Non casualmente nello schema di decreto del presidente del Consiglio relativo alla gestione commissariale di infrastrutture strategiche nei porti figurano la diga di Genova, le opere a mare della Darsena Europa di Livorno e il polo cantieristico di Palermo. Finalmente un indicatore in controtendenza sottolinea Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Conftrasporto con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture; una formula questa che può funzionare legittimando gli Enti preposti al Governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonché da norme inadeguate. Secondo Merlo Le nomine e l'attribuzione ai presidenti già nominati e a quelli che lo saranno di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l'intero sistema economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro: l'auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi.



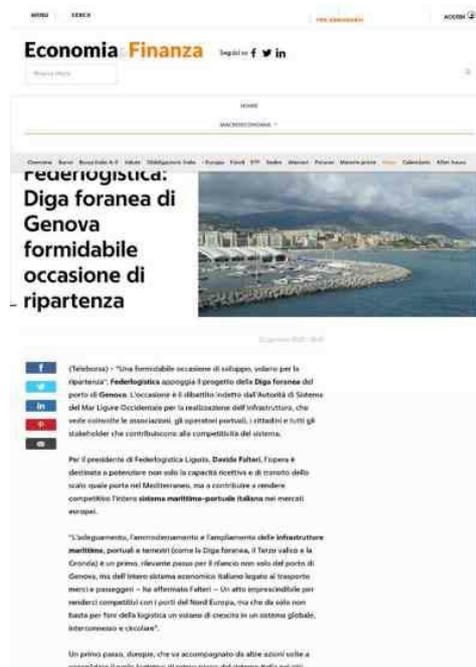
**Assarmatori sollecita la nuova diga foranea**

GENOVA La diga foranea di Genova va fatta. Va fatta perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell'attuale crisi rilanciando l'intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche. Lo ha affermato il presidente di Assarmatori Stefano Messina che, nel corso del dibattito pubblico sulla diga foranea di Genova, ha assunto una posizione ferma e irrevocabile su un'opera ha sottolineato che è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell'area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera. La realizzazione della nuova diga ha ricordato Messina è un'opera strategica per quell'adeguamento infrastrutturale del porto di Genova indispensabile per permettere allo scalo, nonché all'intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo. Ora va recuperato e alla svelta ha ribadito Messina il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato.



## Federlogistica: Diga foranea di Genova formidabile occasione di ripartenza

22 gennaio 2021 - 16.41 (Teleborsa) - 'Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza'. Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del porto di Genova. L'occasione è il dibattito indetto dall'**Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione dell'infrastruttura, che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del **sistema**. Per il presidente di Federlogistica Liguria, Davide Falteri, l'opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l'intero **sistema** marittimo-portuale italiano nei mercati europei. 'L'adeguamento, l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri (come la Diga foranea, il Terzo valico e la Gronda) è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell'intero **sistema** economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri - ha affermato Falteri - Un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un **sistema** globale, interconnesso e circolare'. Un primo passo, dunque, che va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del **sistema** Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. 'Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per Genova e per gli altri porti italiani l'importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea', spiega il presidente di Federlogistica Liguria. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico-economico, spiega Federlogistica in una nota, quelle con ampliamento dell'accesso a levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto. Con l'impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l'opera genererà 30mila posti tra indiretti e indotti grazie all'aumento dei volumi di container movimentati. 'Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di **sistema** in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all'orizzonte, come la questione del rapporto porto-aeroporto, consapevoli che il porto di Genova rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano', conclude il presidente di Federlogistica Liguria.



## Federlogistica: Diga foranea di Genova formidabile occasione di ripartenza

*'Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza'. Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del porto di Genova.*

'Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza'. Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del porto di Genova. L'occasione è il dibattito indetto dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione dell' infrastruttura, che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del **sistema**. Per il presidente di Federlogistica Liguria, Davide Falteri, l' opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l' intero **sistema** marittimo-portuale italiano nei mercati europei. 'L' adeguamento, l' ammodernamento e l' ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri (come la Diga foranea, il Terzo valico e la Gronda) è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell' intero **sistema** economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri - ha affermato Falteri - Un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un **sistema**

globale, interconnesso e circolare'. Un primo passo, dunque, che va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del **sistema** Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. 'Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per Genova e per gli altri porti italiani l' importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea', spiega il presidente di Federlogistica Liguria. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico-economico, spiega Federlogistica in una nota, quelle con ampliamento dell' accesso a levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto. Con l' impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l' opera genererà 30mila posti tra indiretti e indotti grazie all' aumento dei volumi di container movimentati. 'Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di **sistema** in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all' orizzonte, come la questione del rapporto porto-aeroporto, consapevoli che il porto di Genova rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano', conclude il presidente di Federlogistica Liguria.

The screenshot shows the top part of the article on the lastampa.it website. The main headline is 'Federlogistica: Diga foranea di Genova formidabile occasione di ripartenza'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza? Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del porto di Genova. L'occasione è il dibattito indetto dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione dell'infrastruttura, che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del sistema.' There are two images: one showing a view of the port area and another showing a tall building under construction. The article text is partially visible, starting with 'Per il presidente di Federlogistica Liguria, Davide Falteri, l'opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l'intero sistema marittimo-portuale italiano nei mercati europei.'

## Pessina: Diga indispensabile per il futuro del porto

*Senza le opere a terra, con almeno il 40% dei traffici su rotaie, destinato al declino*

Redazione

GENOVA Il presidente di Assagenti (Associazione degli agenti raccomandatori, mediatori marittimi e agenti aerei di Genova) Paolo Pessina, intervistato dal Tg3 regionale, ha spiegato che la diga foranea di Genova è indispensabile per il futuro del porto. Il dibattito acceso in questi giorni a proposito dell'opera ha visto l'intervento di tante associazioni del settore: per gli agenti marittimi sarebbe un'opera strategica per garantire competitività allo scalo. Per loro, la fine del 2020 ha significato una lenta ripresa del lavoro, soprattutto, spiega Pessina, grazie al supporto dei traffici con l'Asia, con un trend positivo che sta proseguendo. Pessina, business administration director area Italy Hapag-Lloyd e consigliere delegato di Hapag-Lloyd Italy srl, nominato lo scorso Giugno alla guida di Assagenti, ha sottolineato che senza la diga e le opere infrastrutturali a terra, con almeno il 40% dei traffici su rotaie, il porto genovese è destinato al declino. Come dimostrato dal Comitato salviamo Genova -prosegue il presidente- è possibile fare l'interesse comune mettendo insieme le competenze esistenti, collaborando con le associazioni disponibili per lavorare a un'azione comune.

The screenshot shows the website 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINONI SRL'. The main headline reads 'Pessina: "Diga indispensabile per il futuro del porto"'. Below the headline is a sub-headline: 'Senza le opere a terra, con almeno il 40% dei traffici su rotaie, destinato al declino'. There is a photo of Paolo Pessina and another man at a table. 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.

## Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza

*Federlogistica Liguria dice sì alla diga foranea di Genova*

Redazione

GENOVA Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza. Anche Federlogistica dà il suo appoggio al progetto della diga foranea del porto di Genova. L'occasione è il dibattito indetto dall'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale per la realizzazione dell'infrastruttura, che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del sistema. L'opera, spiega il presidente di Federlogistica Liguria Davide Falteri, è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l'intero sistema marittimo-portuale italiano nei mercati europei. L'adeguamento, l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri (diga foranea, il Terzo valico e Gronda) è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell'intero sistema economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri afferma Falteri. Un atto che serve per rendere l'Italia competitiva con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un sistema globale, interconnesso e circolare. Quindi è necessario accompagnarlo con altre azioni per consolidare il ruolo logistico di primo piano del sistema Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per Genova e per gli altri porti italiani l'importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea, spiega. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico-economico, quelle con ampliamento dell'accesso a levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto. Con l'impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l'opera genererà 30 mila posti tra indiretti e indotti grazie all'aumento dei volumi di container movimentati. Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di sistema in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all'orizzonte, come la questione del rapporto porto-aeroporto, consapevoli che il porto di Genova rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano conclude Falteri.



## Diga Foranea, le tre alternative progettuali nel dibattito pubblico

GENOVA - La diga foranea di Genova, il progetto, le fasi e le strade alternative al centro del terzo dibattito pubblico che si tiene nella sede all'**Autorità portuale** di Genova. Durante l'incontro vengono affrontate le fasi della progettazione, le caratteristiche tecniche e funzionali delle alternative progettuali, le protezioni dei terminali dal moto ondoso, i test di navigazione e simulazioni di manovra e ancora di manovre portuali e le alternative di progetto. Diversi i protagonisti istituzionali e di settore che partecipano all'incontro pubblico, il sindaco di Genova Marco Bucci; Marco Vaccari, Dirigente Direzione Tecnica AdSP e RUP della nuova diga foranea del porto di Genova; Antonio Lizzadro, Project Manager di Technital SpA e Responsabile della progettazione; Paolo De Girolamo, Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale, Università di Roma "La Sapienza"; Roberto Riva, HR Wallingford; il comandante Alberto Battaglini, Capitaneria di Porto di Genova. Modera Andrea Pillon. Dopo l'introduzione del coordinatore, Andrea Pillon, prende la parola il Sindaco di Genova Marco Bucci. Marco Bucci: "Per quelli che vanno per mare questo dibattito, incentrato sulle diverse alternative progettuali, è molto importante. Invito tutti i partecipanti a parlare chiaro ed esprimere la loro opinione, avendo in mente il futuro di lungo periodo della città: dobbiamo pensare al porto dei nostri figli, di cui oggi non conosciamo ancora i contorni. Ciò che vogliamo è che Genova continui ad essere la porta d'Europa per il Mediterraneo: per le merci, le persone, la cultura e i dati telematici. Del futuro non abbiamo business plan, progetti, tecnologie: ma nel futuro dobbiamo avere fiducia, fissando obiettivi sfidanti immaginando la direzione che vogliamo prendere". Marco Vaccari: "La diga si colloca nel programma straordinario previsto dalla legge 130 sugli investimenti in porto: per ogni progetto abbiamo previsto delle linee metodologiche che ci permettono di seguire al meglio le operazioni, linee che si applicano a tutte le opere contemporaneamente. La diga porta con sé altre opere: le banchine, i dragaggi e la torre piloti. Il nostro scopo è ridurre le tempistiche, mettendo assieme tutte le diverse aree di conoscenza. Nel dettaglio, i lavori nel porto passeggeri serviranno a rendere possibile l'ingresso delle grandi navi da crociera, a Sampierdarena per rendere possibile l'accesso delle mega porta container. I dragaggi, in particolare, saranno articolati secondo due step successivi. Sul piano amministrativo utilizzeremo come fare il codice degli appalti, grazie al decreto semplificazioni potremo andare a gara sulla base del progetto di fattibilità tecnico economica. Il progetto di fattibilità della diga è diviso in due fasi, tra cui questo importante dibattito pubblico. Le tre soluzioni che presentiamo oggi arrivano dopo una lunga serie di studi che hanno identificato le condizioni migliori per il porto: tutte le ipotesi hanno superato l'analisi costi benefici. Dopo il dibattito pubblico sarà identificata la migliore soluzione e verrà portata avanti la progettazione vera e propria: il progetto subirà un iter approvativo, la progettazione sarà eventualmente rimodulata sulla base delle considerazioni che dovessero arrivare. I lavori saranno assegnati con la formula dell'appalto integrato. Sul piano della cantierizzazione cercheremo di massimizzare l'apporto dei materiali via mare, faremo valutazioni del tipo meteo marino e le fase costruttive sono state studiate per minimizzare interferenze e materiali di risulta che, in gran parte, saranno riutilizzati". Antonio Lizzadro: "La nuova diga rappresenta un'occasione di sicurezza e sviluppo del porto di Genova, soprattutto in relazione alle cosiddette grandi navi che potranno entrare nel canale di Sampierdarena. L'intervento è previsto in due fasi funzionali: la prima in zona levante, migliorando l'operatività di tutti i terminali, una seconda fase, previo ok di Enac, uno sviluppo a ponente. I criteri funzionali fissati per

The screenshot shows a news article from PrimoCanale.it. The main headline is "Diga Foranea, le tre alternative progettuali nel dibattito pubblico". The sub-headline reads "Terzo incontro a Palazzo San Giorgio". The article is dated "venerdì 22 gennaio 2021" and is written by "di Matteo Carlini". The article text is partially visible, starting with "GENOVA - La diga foranea di Genova, il progetto, le fasi e le strade alternative al centro del terzo dibattito pubblico che si tiene nella sede all'Autorità portuale di Genova." and continues with details about the public meeting and the project's objectives. On the right side of the screenshot, there are several promotional banners for "GRIF HOUSE" and "SAMPLACE".



## PrimoCanale.it

Genova, Voltri

---

moto ondoso, il rispetto dei vincoli aeroportuali. Per i limiti aeroportuali: nella prima fase le grandi navi non andranno a forare la superficie di decollo e atterraggio del Colombo; nella seconda fase dovremo concertare con le autorità delle modifiche ai vincoli aeroportuali. Le tre alternative: - la 2 prevede nuovo accesso per le navi commerciali a levante, mantiene l' accesso al porto Antico dall' imboccatura esistente. Sono previsti un nuovo avamposto, un canale con spazi adeguati e un nuovo canale interno di 400 metri. - la 3 somiglia alla due: accesso a levante ma, a differenza della soluzione precedente, è previsto un varco all' altezza di calata Bettolo per accedere al porto Antico. Le dimensioni delle due soluzioni sono del tutto analoghe. - la 4 prevede nuovo accesso da ponente: questa ha la peculiarità del varco vicino a calata Bettolo per consentire alle navi da crociera l' accesso della nuova imboccatura.

## Nuova diga, dibattito: "Soluzioni sicure ma gli accessi da levante sono da preferire"

di Matteo Cantile venerdì 22 gennaio 2021 GENOVA - La diga foranea di Genova, il progetto, le fasi e le strade alternative al centro del terzo dibattito pubblico che si tiene nella sede all' **Autorità portuale** di Genova. Durante l' incontro vengono affrontate le fasi della progettazione, le caratteristiche tecniche e funzionali delle alternative progettuali, le protezioni dei terminali dal moto ondoso, i test di navigazione e simulazioni di manovra e ancora e manovre portuali e le alternative di progetto. Diversi i protagonisti istituzionali e di settore che partecipano all' incontro pubblico, il sindaco di Genova Marco Bucci; Marco Vaccari, Dirigente Direzione Tecnica AdSP e RUP della nuova diga foranea del porto di Genova; Antonio Lizzadro, Project Manager di Technital SpA e Responsabile della progettazione; Paolo De Girolamo, Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale, Università di Roma "La Sapienza"; Roberta Riva, HR Wallingford; il comandante Alberto Battaglini, Capitaneria di Porto di Genova. Modera Andrea Pillon. Dopo l' introduzione del coordinatore, Andrea Pillon, prende la parola il Sindaco di Genova Marco Bucci. Marco Bucci : "Per quelli che vanno per mare questo dibattito, incentrato sulle diverse alternative progettuali, è molto importante. Invito tutti i partecipanti a parlare chiaro ed esprimere la loro opinione, avendo in mente il futuro di lungo periodo della città: dobbiamo pensare al porto dei nostri figli, di cui oggi non conosciamo ancora i contorni. Ciò che vogliamo è che Genova continui ad essere la porta d' Europa per il mediterraneo: per le merci, le persone, la cultura e i dati telematici. Del futuro non abbiamo business plan, progetti, tecnologie: ma nel futuro dobbiamo avere fiducia, fissando obiettivi sfidanti immaginando la direzione che vogliamo prendere". Marco Vaccari: "La diga si colloca nel programma straordinario previsto dalla legge 130 sugli investimenti in porto: per ogni progetto abbiamo previsto delle linee metodologiche che ci permettono di seguire al meglio le operazioni, linee che si applicano a tutte le opere contemporaneamente. La diga porta con sé altre opere: le banchine, i dragaggi e la torre piloti. Il nostro scopo è ridurre le tempistiche, mettendo assieme tutte le diverse aree di conoscenza. Nel dettaglio, i lavori nel porto passeggeri serviranno a rendere possibile l' ingresso delle grandi navi da crociera, a Sampierdarena per rendere possibile l' accesso delle mega porta container. I dragaggi, in particolare, saranno articolati secondo due step successivi. Sul piano amministrativo utilizzeremo come fare il codice degli appalti, grazie al decreto semplificazioni potremo andare a gara sulla base del progetto di fattibilità tecnico economica. Il progetto di fattibilità della diga è diviso in due fasi, tra cui questo importante dibattito pubblico. Le tre soluzioni che presentiamo oggi arrivano dopo una lunga serie di studi che hanno identificato le condizioni migliori per il porto: tutte le ipotesi hanno superato l' analisi costi benefici. Dopo il dibattito pubblico sarà identificata la migliore soluzione e verrà portata avanti la progettazione vera e propria: il progetto subirà un iter approvativo, la progettazione sarà eventualmente rimodulata sulla base delle considerazioni che dovessero arrivare. I lavori saranno assegnati con la formula dell' appalto integrato. Sul piano della cantierizzazione cercheremo di massimizzare l' apporto dei materiali via mare, faremo valutazioni del tipo meteo marino e le fase costruttive sono state studiate per minimizzare interferenze e materiali di risulta che, in gran parte, saranno riutilizzati". Antonio Lizzadro: "La nuova diga rappresenta un' occasione di sicurezza e sviluppo del porto di Genova, soprattutto in relazione alle cosiddette grandi navi che potranno entrare nel canale di Sampierdarena. L' intervento è previsto in due fasi funzionali: la prima in zona levante, migliorando l' operatività di tutti i terminal, una seconda fase, previo ok di Enac, uno sviluppo a ponente. I criteri



funzionali fissati per identificare le soluzioni sono tre:

---



## PrimoCanale.it

Genova, Voltri

---

l'accesso in sicurezza delle navi, la protezione dal moto ondoso, il rispetto dei vincoli aeroportuali. Per i limiti aeroportuali: nella prima fase le grandi navi non andranno a forare la superficie di decollo e atterraggio del Colombo; nella seconda fase dovremo concertare con le autorità delle modifiche ai vincoli aeroportuali. Le tre alternative: - la 2 prevede nuovo accesso per le navi commerciali a levante, mantiene l'accesso al porto Antico dall'imboccatura esistente. Sono previsti un nuovo avamposto, un canale con spazi adeguati e un nuovo canale interno di 400 metri. - la 3 somiglia alla 2: accesso a levante ma, a differenza della soluzione precedente, è previsto un varco all'altezza di calata Bettolo per accedere al porto Antico. Le dimensioni delle due soluzioni sono del tutto analoghe. - la 4 prevede nuovo accesso da ponente: questa ha la peculiarità del varco vicino a calata Bettolo per consentire alle navi da crociera l'accesso della nuova imboccatura. I criteri di operatività sono rispettati in tutte e tre le soluzioni: va evidenziato che le soluzioni con accesso da levante consentono maggiore flessibilità in caso di condizioni meteo marine sfavorevoli, grazie agli spazi più ampi di accesso al porto. Va aggiunto che l'imbarco del pilota, fatto oggi a levante, verrebbe mantenuto senza costi aggiuntivi. Le soluzioni 3 e 4 hanno caratteristiche favorevoli per la cantieristica nautica". Paolo De Girolamo: "L'obiettivo delle mie analisi è legato alla protezione dal moto ondoso per l'operatività dei terminal, che dipende dal movimento delle navi e poi la sicurezza delle navi anche quando sono all'ormeggio e non possono scaricare e caricare, in caso di mareggiate estreme. Il moto ondoso nel golfo di Genova viene generato da tre condizioni: due con libeccio e uno di scirocco. Negli studi abbiamo catalogato il moto ondoso e le sue caratteristiche in modo molto accurato, acquisendo tutti gli studi pregressi, le misure eseguite nei porti attigui (esempio La Spezia), il lavoro di Arpal, contribuendo a verificare al meglio le condizioni di riferimento, anche di eventi estremi. Le tre diverse soluzioni sono state messe a confronto: sono tutte caratterizzate dagli stessi spazi di manovra ma differiscono per alcune differenze in relazione alle diverse ipotesi di accesso al porto. Le soluzioni due e tre, per il moto ondoso, hanno mostrato un'eccessiva penetrazione del moto ondoso e, per questo, sono state modificate prevedendo un allungamento della diga con un extra costo stimato in circa 200 milioni. I risultati in termini di operatività per le banchine dicono che le nuove soluzioni soddisfano i requisiti di sicurezza richiesti dai tecnici del porto di Genova". Roberta Riva ha poi presentato i test di simulazione virtuale che sono stati realizzati per verificare le condizioni di sicurezza delle navi in accesso al porto nelle tre diverse soluzioni costruttive. "Tutte e tre le soluzioni si sono dimostrate sicure, i servizi tecnico nautici della Capitaneria hanno però espresso una preferenza per la soluzione 3". Alberto Battaglini: "Dalle attività di simulazione effettuate, su navi di grandi dimensioni (400 metri per oltre 61 metri con 16 metri di pescaggio), riteniamo che tutte le soluzioni rispettano le corrette distanze di manovra, però emergono diverse considerazioni a seconda dei diversi lay out. Le soluzioni due e tre offrono coefficienti di sicurezza maggiori in entrata e uscita dal porto, poiché la diga foranea risulta più lunga di 400 metri: in caso di condizioni meteo marine sfavorevoli questa condizione rappresenta una garanzia in più. Inoltre le soluzioni con accesso da levante consentono di mantenere operativa l'attuale stazione piloti, con tempistiche di intervento che ci sono già note. Anche le operazioni di imbarco del pilota sono più agevoli con l'ingresso da levante. I due lay out da levante, inoltre, prevedono due accessi separati (porto Antico e Sech da un lato e gli altri terminal dall'altro): in questo modo possiamo raddoppiare i volumi di traffico per unità di tempo. Delle due soluzioni di levante, grazie al varco previsto all'altezza di calata Bettolo, comunichiamo la nostra preferenza per il lay out 3" Approfondimenti Dibattito nuova diga: "L'opera economicamente sostenibile" Nuova diga, proposta choc del comitato di Multedo: "Delocalizzare I Porto Petroli" Signorini nominato commissario della nuova diga di Genova Diga di Genova, raddoppio ponente e pontremolese: ecco i commissari delle opere liguri Diga foranea di Genova, le strade alternative al centro del prossimo dibattito pubblico.



## Federlogistica: Diga foranea di Genova formidabile occasione di ripartenza

(Teleborsa) - 'Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza'. Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del porto di Genova.

(Teleborsa) - 'Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza'.

Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del porto di Genova. L'occasione è il dibattito indetto dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione dell' infrastruttura, che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del **sistema**. Per il presidente di Federlogistica Liguria, Davide Falteri, l' opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l' intero **sistema** marittimo-portuale italiano nei mercati europei. 'L' adeguamento, l' ammodernamento e l' ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri (come la Diga foranea, il Terzo valico e la Gronda) è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell' intero **sistema** economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri - ha affermato Falteri - Un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un **sistema** globale, interconnesso e circolare'. Un primo passo, dunque, che va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del **sistema** Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. 'Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per Genova e per gli altri porti italiani l' importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea', spiega il presidente di Federlogistica Liguria. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico-economico, spiega Federlogistica in una nota, quelle con ampliamento dell' accesso a levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto. Con l' impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l' opera genererà 30mila posti tra indiretti e indotti grazie all' aumento dei volumi di container movimentati. 'Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di **sistema** in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all' orizzonte, come la questione del rapporto porto-aeroporto, consapevoli che il porto di Genova rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano', conclude il presidente di Federlogistica Liguria.

The screenshot shows a news article on the QuiFinanza website. The main headline is "Federlogistica: Diga foranea di Genova formidabile occasione di ripartenza". The article text is partially visible, discussing the project's significance for the Italian maritime system and the role of Federlogistica Liguria. There are also sidebars with other news items like "PMI e smart working: come farle risparmiare" and "Titoli Italia".

## Diga di Genova, Federlogistica: Volano per la ripartenza del Paese

Genova Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza. Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del porto di Genova. L'adeguamento, l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri (come la Diga foranea, il Terzo valico e la Gronda) è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell'intero sistema economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri afferma il presidente di Federlogistica Liguria Davide Falteri Un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un sistema globale, interconnesso e circolare. Un primo passo, dunque, che va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del sistema Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per Genova e per gli altri porti italiani l'importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea, spiega il presidente di Federlogistica Liguria. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico-economico, quelle con ampliamento dell'accesso a levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto. Con l'impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l'opera genererà 30mila posti tra indiretti e indotti grazie all'aumento dei volumi di container movimentati. Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di sistema in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all'orizzonte, come la questione del rapporto porto-aeroporto, consapevoli che il porto di Genova rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano, conclude il presidente di Federlogistica Liguria.



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Federlogistica in pressing per la nuova diga di Genova: "Va fatto subito"

**Genova** - «Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza». Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del **porto di Genova**. L'occasione è il dibattito indetto dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione dell' infrastruttura, che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del sistema . Per il presidente di Federlogistica Liguria Davide Falteri, l' opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l' intero sistema marittimo-portuale italiano nei mercati europei: «L' adeguamento, l' ammodernamento e l' ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri (come la Diga foranea, il Terzo valico e la Gronda) è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del **porto di Genova**, ma dell' intero sistema economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri - afferma Falteri - Un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un sistema globale, interconnesso e circolare». Un primo passo, dunque, che va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del sistema Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. «Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per **Genova** e per gli altri porti italiani l' importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea». Con l' impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l' opera genererà 30mila posti tra indiretti e indotti grazie all' aumento dei volumi di container movimentati. «Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di sistema in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all' orizzonte, come la questione del rapporto **porto**-aeroporto, consapevoli che il **porto di Genova** rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano», conclude il presidente di Federlogistica Liguria.



## Nuove infrastrutture a Genova, Federlogistica esprime soddisfazione

Federlogistica appoggia il progetto per la Diga foranea del porto di Genova definendola "una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza". La posizione è stata espressa nel corso del dibattito indetto dall' **Autorità** di Sistema del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione dell' infrastruttura , che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del sistema. Per il presidente di Federlogistica Liguria Davide Falteri, l' opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l' intero sistema marittimo-portuale italiano nei mercati europei. "L' adeguamento, l' ammodernamento e l' ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri (come la Diga foranea, il Terzo valico e la Gronda) è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell' intero sistema economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri - afferma Falteri - Un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un sistema globale, interconnesso e circolare". Un primo passo, dunque, che va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del sistema Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. "Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per Genova e per gli altri porti italiani l' importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea", spiega il presidente di Federlogistica Liguria. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico-economico, quelle con ampliamento dell' accesso a levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto. Con l' impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l' opera genererà 30mila posti tra indiretti e indotti grazie all' aumento dei volumi di container movimentati. "Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di sistema in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all' orizzonte, come la questione del rapporto porto-aeroporto, consapevoli che il porto di Genova rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano", conclude il presidente di Federlogistica Liguria.



## Terminal San Giorgio risponde ai sindacati: "Sicurezza dei lavoratori, valore assoluto"

La redazione di Corriere marittimo riceve e pubblica integralmente la lettera con cui la società terminalistica del porto di Genova, Terminal San Giorgio srl, risponde al comunicato stampa diffuso ieri dalle organizzazioni sindacali Filt Cgil Fit Cisl e Ultrasporti. Nel comunicato veniva lamentato da parte dei sindacati lo stato di agitazione dei lavoratori del Terminal genovese e questioni relative ai rapporti tra azienda e lavoratori. Ecco la risposta: «Il Terminal San Giorgio ritiene che le posizioni espresse dalle Organizzazioni Sindacali nel comunicato in oggetto non diano una corretta rappresentazione della reale situazione in essere presso la nostra azienda. Ci risulta infatti che lo stato di agitazione dichiarato dalle OO.SS. non sia condiviso dalla maggior parte dei lavoratori tanto che si sono registrate numerose prese di distanza, tra le altre anche all'interno delle rappresentanze sindacali aziendali. Il Terminal San Giorgio ha la massima attenzione per la dignità e la sicurezza dei lavoratori che da sempre rappresentano per noi un valore assoluto. Siamo orgogliosi di riferire che nella nostra azienda - solo negli ultimi tre anni - sono stati assunti ben 37 nuovi dipendenti, mentre i licenziamenti sono stati solo 4 (l'ultimo risale ad oltre sei mesi fa) e tutti riconducibili a gravissimi motivi, tanto da essere inquadrati alla fattispecie "per giusta causa". Per quanto riguarda i presunti infortuni denunciati, la nostra azienda registra con stupore anche queste dichiarazioni dal momento che non risultano esserci stati gravi infortuni ai nostri dipendenti, né recentemente, né negli ultimi anni. A riprova di ciò si segnala che la Terminal San Giorgio, dal 2015, è certificata in materia di Sicurezza sul Lavoro (BS OHSAS 18001:2007) e, anche recentemente, ha ottenuto l'annuale rinnovo senza osservazioni - da parte dell'Ente certificatore. Siccome dalle dichiarazioni riportate sul comunicato sembrerebbe trapelare qualcosa di diverso ("pratiche illecite", "mancato rispetto delle norme contrattuali") , è il caso di ricordare inoltre - a scanso di equivoci che nel suo operato tutto, ivi compresi i rapporti di lavoro, il Terminal San Giorgio si è sempre mosso nel massimo rispetto del Contratto Nazionale di Lavoro e di tutte le normative e regolamenti vigenti. Fatte queste doverose precisazioni, segnaliamo che la nostra azienda ha più volte dimostrato, anche recentemente, la sua disponibilità per la riapertura di un sereno confronto con le OO.SS., e ciò al fine di ristabilire quanto prima corrette ed equilibrate relazioni industriali.»



## Porto, dall' assemblea della Culmv via libera al risanamento: "Ora accordi con i terminalisti"

*Decisione presa alla (quasi) unanimità. Benvenuti: "Ora inizia un nuovo percorso, evitato il baratro"*

Redazione

Genova. Via libera al bilancio e soprattutto al piano di riorganizzazione, con voto quasi unanime (3 astenuti su 400). Per la Compagnia Unica di Genova quella di oggi è stata un' assemblea di svolta, oltre che la prima fuori dal quartier generale di San Benigno per rispettare le distanze imposte dal Covid. 'Uno di quei giorni storici in cui se non prendi la strada giusta vai nel dirupo, ma ad avere preso la strada giusta ti accorgi che è una salita' commenta al termine il console Antonio Benvenuti guardando alle prossime sfide per la storica compagnia portuale genovese. Oggi in gioco c' era la sopravvivenza: l' approvazione del bilancio e del pesante piano di riorganizzazione, coniugati con gli strumenti finanziari partecipativi firmati dall' **Autorità di sistema portuale** hanno messo in sicurezza la Culmv assicurandone la continuità per il futuro. 'E' andata bene ma la tensione resta. Inizia un percorso in salita da monitorare bene: la trattativa con i terminalisti sulle tariffe - avverte Benvenuti -. E su questo rivendico un ruolo di regolatore e arbitro dell' **Autorità di sistema portuale** perché è impensabile che possa esserci un raffronto diretto al volo fra i terminal e noi come se fossimo una cooperativa mordi e fuggi.

Come previsto dal regolamento l' **Autorità portuale** dovrà fare con noi e i terminalisti l' accordo quadro che stabilisce la tariffa di riferimento e poi faremo gli accordi operativi, ma nessun testa a testa, al tavolo deve esserci l' Adps che ti dice cartellino giallo, ammonizione, espulsione, fallo'. Oltre al piano che cambia assetti interni e organizzazione del lavoro, tagli dei costi e più efficienza in un momento di calo del lavoro, segnato dall' emergenza Covid, i soci hanno votato una ricapitalizzazione della Compagnia con 250 euro a testa. Soddisfatto il viceconsole Silvano Ciuffardi: 'La Compagnia ha capito il momento storico, era importante questa votazione fosse anche collegiale e di larghi numeri e lo è stata - dice -. Poi è vero che c' è un piano di risanamento che i soci vogliono conoscere ed è giusto che si apra un confronto interno per applicarlo'



## Culmv. Fase nuova, problemi vecchi: "Coi terminal no a trattative singole"

di Matteo Cantile venerdì 22 gennaio 2021 L' intervista a Primocanale del console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti. GENOVA - Per raccontare il risultato ottenuto ieri dalla Compagnia Unica nell' assemblea che ha approvato il bilancio 2019 e il piano di ristrutturazione, può essere utile una metafora sportiva: è stata una partita vinta con un risultato netto ma con gli avversari che si sono fatti sotto molto pericolosamente e avrebbero persino potuto vincere. Perché il plebiscito con cui i camalli , riuniti nell' insolita cornice dei Magazzini del Cotone, hanno dato il disco verde alla linea tracciata dal Console Antonio Benvenuti, non rende l' idea della tensione che si è vissuta in assemblea: "Qualche volta - racconta il Console a Primocanale - ho gestito assemblee molto meno partecipate che si sono concluse con la metà dei voti contrari; stavolta gli interventi sono stati innumerevoli, portatori di tante perplessità e preoccupazioni, poi però ha prevalso il senso di unità della compagnia, la voglia di accettare una sfida nuova". Con il voto di ieri la Culmv entra in una nuova fase : il piano prevede infatti un processo di riorganizzazione del lavoro che non sarà né facile né indolore ma è un passaggio obbligato per rendere la compagnia stabile e indipendente: la lunga trattativa condotta da Benvenuti con i terminalisti e l' **Autorità portuale** ha permesso di schivare le insidie più grandi, come il paventato ingresso di amministratori esterni alla Culmv, ma il succo dei sacrifici resta. " Ora inizia una fase complicata - spiega il Console - e una cosa la voglio chiarire: non mi siederò di fronte a ciascuno dei 13 terminalisti per concordare la tariffa, sarebbe un modo di trattare che non porterebbe a nessun risultato. Io chiedo al presidente del porto Signorini di costruire un tavolo attorno al quale riunire tutte le parti, la Compagnia e tutti i terminal: da quel confronto deve uscire una tariffa e un' organizzazione che stiano bene a tutti e Palazzo San Giorgio deve assumere il ruolo di arbitro, con il potere di fischiare i falli ed estrarre i cartellini, questo nei confronti di chiunque infranga i patti". Approfondimenti La Culmv approva il piano. Signorini: "Prova di maturità"

The screenshot shows the PrimoCanale.it website interface. At the top, there are navigation links for Genova, Home, Genova, Genova, LA SPIGA, IMPERIA, GENOVA, LAMPEDUSA, ANTONIO, PORTI, MEDIAN, NERO, and Citta. Below the navigation bar, the main headline reads: "PORTI E LOGISTICA Il Console Benvenuti: 'Palazzo San Giorgio apre un tavolo' Culmv. Fase nuova, problemi vecchi: 'Coi terminal no a trattative singole'". The article is attributed to Matteo Cantile and dated venerdì 22 gennaio 2021. The main text of the article is visible, starting with "GENOVA - Per raccontare il risultato ottenuto ieri dalla Compagnia Unica...". To the right of the article, there are several promotional banners: "TU SALI COSA È SUCCESSO OGGI IN LIGURIA", "I NOSTRI BLOG" featuring "GRIF HOUSE di Giovanni Forcella" and "SAMPLACE di Lorenzo Lazzari". Below the article, there are sections for "Approfondimenti" (with a link to "La Culmv approva il piano. Signorini: 'Prova di maturità'") and "Video" (with a link to "Benvenuti (Culmv): 'Si al piano è un risultato importante, ora apriamo un tavolo con l'Autorità portuale'"). At the bottom of the page, there is a "Primo" logo and a search bar.

## Genova24

Genova, Voltri

### Terminal San Giorgio, l'azienda risponde ai sindacati: "Nessun grave incidente e accordi rispettati"

*"Ci risulta che lo stato di agitazione non sia condiviso dalla maggior parte dei lavoratori"*

**Genova**. Ieri i sindacati Cgil, Cisl e Uil di settore hanno diramato una nota sulla prosecuzione dello stato di agitazione al Terminal San Giorgio, in **porto** a **Genova**, denunciando carenze nell'ambito della sicurezza e deteriorate relazioni con lo stesso sindacato. L'azienda intende però replicare a quel comunicato. "Il Terminal San Giorgio ritiene che le posizioni espresse dalle organizzazioni sindacali nel comunicato in oggetto non diano una corretta rappresentazione della reale situazione in essere presso la nostra azienda. Ci risulta infatti che lo stato di agitazione dichiarato dai sindacati non sia condiviso dalla maggior parte dei lavoratori tanto che si sono registrate numerose prese di distanza, tra le altre anche all'interno delle rappresentanze sindacali aziendali". "Il Terminal San Giorgio - prosegue la nota - ha la massima attenzione per la dignità e la sicurezza dei lavoratori che da sempre rappresentano per noi un valore assoluto. Siamo orgogliosi di riferire che nella nostra azienda - solo negli ultimi tre anni - sono stati assunti ben 37 nuovi dipendenti, mentre i licenziamenti sono stati solo 4 (l'ultimo risale ad oltre sei mesi fa) e tutti riconducibili a gravissimi motivi, tanto da essere inquadrati alla fattispecie "per giusta causa".

"Per quanto riguarda i presunti infortuni denunciati, la nostra azienda registra con stupore anche queste dichiarazioni dal momento che non risultano esserci stati gravi infortuni ai nostri dipendenti, né recentemente, né negli ultimi anni. A riprova di ciò si segnala che la Terminal San Giorgio, dal 2015, è certificata in materia di Sicurezza sul Lavoro (BS OHSAS 18001:2007) e, anche recentemente, ha ottenuto l'annuale rinnovo - senza osservazioni - da parte dell'Ente certificatore", proseguono dal terminal San Giorgio. "Siccome dalle dichiarazioni riportate sul comunicato sembrerebbe trapelare qualcosa di diverso ("pratiche illecite", "mancato rispetto delle norme contrattuali"), è il caso di ricordare inoltre - a scanso di equivoci - che nel suo operato tutto, ivi compresi i rapporti di lavoro, il Terminal San Giorgio si è sempre mosso nel massimo rispetto del Contratto Nazionale di Lavoro e di tutte le normative e regolamenti vigenti - conclude l'azienda - fatte queste doverose precisazioni, segnaliamo che la nostra azienda ha più volte dimostrato, anche recentemente, la sua disponibilità per la riapertura di un sereno confronto con le organizzazioni sindacali, e ciò al fine di ristabilire quanto prima corrette ed equilibrate relazioni industriali".

## Informare

Genova, Voltri

### Filt, Fit e Uilt denunciano la presenza di un «clima irrespirabile» alla Terminal San Giorgio

Ferretti, Rossi e Falvo: serie di forzature attuate dall'azienda che hanno deteriorato le relazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti lamentano la presenza di un «clima irrespirabile» alla Terminal San Giorgio, la società terminalista del gruppo Gavio che gestisce l'omonimo terminal multipurpose nel porto di Genova, con i lavoratori dell'azienda che dallo scorso 31 dicembre 2020 sono entrati in stato di agitazione a causa - hanno denunciato i sindacati - di una serie di forzature attuate dall'azienda che hanno deteriorato le relazioni sindacali. I rappresentanti di Filt, Fit e Uilt hanno affermato che le organizzazioni sindacali hanno cercato di costruire un percorso che potesse portare al superamento dei problemi che però non ha avuto esito a causa del comportamento messo in atto dall'azienda. «La maggior parte dei lavoratori - hanno lamentato i rappresentanti di Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti, Fabio Ferretti, Massimo Rossi e Duilio Falvo - non è stato messa in condizione di svolgere le proprie mansioni con la serenità dovuta per un lavoro gravoso ed impegnativo come quello portuale. Negli ultimi anni all'interno del Terminal San Giorgio si sono registrati un numero di licenziamenti nettamente superiori rispetto a tutte le altre realtà portuali. Anche dal punto di vista della sicurezza si sono resi necessari frequenti interventi dei rappresentanti sindacali per ricomporre situazioni di pericolo che, solo per casi fortuiti e per la responsabilità dei lavoratori, non sono sfociati in incidenti gravi». Ferretti, Rossi e Falvo hanno precisato che non sono mancati infortuni di una certa gravità e hanno ricordato che lo scorso anno si è reso indispensabile anche l'intervento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per riportare alla normalità una situazione che stava diventando insostenibile, culminata con l'episodio di una nave che, per la fretta di partire dopo aver effettuato operazioni irregolari in autoproduzione, ha mollato gli ormeggi quando ancora parte del personale del terminal era a bordo. Inoltre i rappresentanti dei sindacati hanno denunciato che l'azienda tende a ricorrere ad atti unilaterali: «già in passato - hanno spiegato Ferretti, Rossi e Falvo - questa dirigenza aveva mostrato propensione ad imporre organizzazioni del lavoro senza concordarle, oppure a chiamare i singoli lavoratori per avanzare proposte organizzative ad personam». I rappresentanti di Filt, Fit e Uilt hanno sottolineato che l'azienda avrebbe anche imposto un orario di lavoro non comunicato nel dettaglio alle rappresentanze sindacali: «questa tipologia di orario - hanno specificato Ferretti, Rossi e Falvo - deriva da un'organizzazione del lavoro nuova sulla quale l'azienda ha voluto evitare il confronto e della quale non comprendiamo l'effettiva utilità. L'unica cosa certa è che con un atto simile, da verificare in alcuni punti anche dal punto di vista del rispetto contrattuale, si sono alimentate nuove tensioni e si è vanificato il lavoro fatto nell'ultimo periodo per cercare di instaurare le corrette relazioni sindacali. Consideriamo l'attuale situazione inaccettabile e siamo pronti, come sempre, a intraprendere qualunque azione sindacale si renda necessaria per la tutela dei lavoratori del Terminal San Giorgio». A tal proposito, Filt, Fit e Uilt hanno reso noto che lo scorso 15 gennaio si è tenuta un'assemblea dei lavoratori che, nel confermare lo stato di agitazione, ha ribadito la necessità di mandare un segnale forte alla dirigenza dell'azienda in modo che questi atti unilaterali cessino. Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina



**Filt, Fit e Uilt denunciano la presenza di un «clima irrespirabile» alla Terminal San Giorgio**

Ferretti, Rossi e Falvo serie di forzature attuate dall'azienda che hanno deteriorato le relazioni sindacali

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti lamentano la presenza di un «clima irrespirabile» alla Terminal San Giorgio. La società terminalista del gruppo Gavio che gestisce l'omonimo terminal multipurpose nel porto di Genova, con i lavoratori dell'azienda che dallo scorso 31 dicembre 2020 sono entrati in stato di agitazione a causa - hanno denunciato i sindacati - di una serie di forzature attuate dall'azienda che hanno deteriorato le relazioni sindacali. I rappresentanti di Filt, Fit e Uilt hanno affermato che le organizzazioni sindacali hanno cercato di costruire un percorso che potesse portare al superamento dei problemi che però non ha avuto esito a causa del comportamento messo in atto dall'azienda.

«La maggior parte dei lavoratori - hanno lamentato i rappresentanti di Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti, Fabio Ferretti, Massimo Rossi e Duilio Falvo - non è stata messa in condizione di svolgere le proprie mansioni con la serenità dovuta per un lavoro gravoso ed impegnativo come quello portuale. Negli ultimi anni all'interno del Terminal San Giorgio si sono registrati un numero di licenziamenti nettamente superiori rispetto a tutte le altre realtà portuali. Anche dal punto di vista della sicurezza si sono resi necessari frequenti interventi dei rappresentanti sindacali per ricomporre situazioni di pericolo che, solo per casi fortuiti e per la responsabilità dei lavoratori, non sono sfociati in incidenti gravi».

Ferretti, Rossi e Falvo hanno precisato che non sono mancati infortuni di una certa gravità e hanno ricordato che lo scorso anno si è reso indispensabile anche l'intervento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per riportare alla normalità una situazione che stava diventando insostenibile, culminata con l'episodio di una nave che, per la fretta di partire dopo aver effettuato operazioni irregolari in autoproduzione, ha mollato gli ormeggi quando ancora parte del personale del terminal era a bordo.

Inoltre i rappresentanti dei sindacati hanno denunciato che l'azienda tende a ricorrere ad atti unilaterali: «già in passato - hanno spiegato Ferretti, Rossi e Falvo - questa dirigenza aveva mostrato propensione ad imporre organizzazioni del lavoro senza concordarle, oppure a chiamare i singoli lavoratori per avanzare proposte organizzative ad personam». I rappresentanti di Filt, Fit e Uilt hanno sottolineato che l'azienda avrebbe anche imposto un orario di lavoro non comunicato nel dettaglio alle rappresentanze sindacali: «questa tipologia di orario - hanno specificato Ferretti, Rossi e Falvo - deriva da un'organizzazione del lavoro nuova sulla quale l'azienda ha voluto evitare il confronto e della quale non comprendiamo l'effettiva utilità. L'unica cosa certa è che con un atto simile, da verificare in alcuni punti anche dal punto di vista del rispetto contrattuale, si sono alimentate nuove tensioni e si è vanificato il lavoro fatto nell'ultimo periodo per cercare di instaurare le corrette relazioni sindacali. Consideriamo l'attuale situazione inaccettabile e siamo pronti, come sempre, a intraprendere qualunque azione sindacale si renda necessaria per la tutela dei lavoratori del Terminal San Giorgio».



## "Aria irrespirabile" al terminal San Giorgio. I sindacati: "Qui succede di tutto"

*Aria irrespirabile al terminal San Giorgio. I sindacati: Qui succede di tutto*

GENOVA - " Per la fretta, dopo aver effettuato operazioni irregolari in autoproduzione , si è arrivati persino a far ripartire una nave con i nostri operai ancora a bordo": lo raccontano i sindacati, furibondi con il management del Terminal San Giorgio. I lavoratori hanno proclamato uno stato di agitazione che, se la situazione "irrespirabile" che si vive sulle banchine non sarà sanata, porterà a forme di protesta più decise. Il terminal è gestito dal gruppo Gavio, un colosso internazionale attivo nelle concessioni autostradali (è il quarto operatore al mondo), nelle costruzioni e nella logistica.

" E' una situazione che va avanti da anni - spiega Mauro Scognamiglio, segretario generale Fit Cisl Liguria - e sulla quale dobbiamo intervenire: l'azienda è totalmente irrispettosa delle corrette relazioni sindacali e ama le prove di forza. Recentemente sono state apportate modifiche al modello operativo e agli orari di lavoro, senza nessuna condivisione con il personale. Il morale nel terminal è davvero basso, se l'azienda non cambia linea comportamentale dovremo organizzare nuove forme di protesta". Per i sindacati i rapporti tesi sono causati , più ancora che dall' amministratore delegato Maurizio Anselmo, dal comportamento dei suoi quadri intermedi: un gruppo di lavoro che rende "pesante l'aria nel terminal". Uno dei problemi di fondo è, spiegano i rappresentanti dei lavoratori, l' ampio ricorso all' autoproduzione: si tratta di una pratica illecita, già sanzionata e repressa dall' **Autorità portuale** in diversi terminal genovesi, che si sostanzia nell' utilizzo dei marittimi delle compagnie di navigazione nelle operazioni di scarico delle merci, che sono invece esclusivo compito del personale del terminal o della Compagnia Unica. C' è poi il nuovo orario che proprio non piace e che, scrivono i sindacati, "va verificato anche dal punto di vista del rispetto delle norme contrattuali". " La maggior parte dei lavoratori non è stata messa in condizione di svolgere le proprie mansioni con la serenità dovuta per un lavoro gravoso ed impegnativo come quello **portuale** - dichiarano Fabio Ferretti, Massimo Rossi e Duilio Falvo, rispettivamente Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti - Negli ultimi anni, all' interno del Terminal San Giorgio, si è registrato un numero di licenziamenti nettamente superiore rispetto a tutte le altre realtà portuali. Anche dal punto di vista della sicurezza si sono resi necessari frequenti interventi dei rappresentanti sindacali per ricomporre situazioni di pericolo che, solo per casi fortuiti e per la responsabilità dei lavoratori, non sono sfociati in incidenti gravi". " Consideriamo l' attuale situazione inaccettabile - concludono i rappresentanti dei lavoratori - e siamo pronti, come sempre, a intraprendere qualunque azione sindacale si renda necessaria per la tutela dei lavoratori del Terminal San Giorgio". Il 15 gennaio si è tenuta, infatti, un' assemblea dei lavoratori che, nel confermare lo stato di agitazione, ha ribadito la necessità di mandare un segnale forte alla dirigenza dell' azienda in modo che questi atti unilaterali cessino: "Il clima all' interno del terminal non è più sostenibile".

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Aria irrespirabile" al terminal San Giorgio. I sindacati: "Qui succede di tutto". The article is dated January 22, 2021, and is written by Matteo Camille. The text discusses the labor situation at the Terminal San Giorgio, mentioning irregular operations and worker protests. It also includes a section titled "Approfondimenti" with links to related articles.

## Informare

Genova, Voltri

### Terminal Bettolo, contratto con Konecranes per la manutenzione dei mezzi portuali

L' accordo sarà in vigore sino ad ottobre 2024 Terminal Bettolo, la società che attraverso la Terminal Investment Ltd. (TIL) fa capo al gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) e che gestisce l' area terminalistica per container a Calata Bettolo nel porto di Genova, ha siglato un contratto della durata di quattro anni con la finlandese Konecranes per la manutenzione dei mezzi di movimentazione di piazzale del terminal portuale genovese. L' accordo include anche una nuova soluzione dell' azienda nordeuropea per il monitoraggio delle condizioni fisiche delle componenti meccaniche dei mezzi al fine di individuare potenziali problemi prima che si verifichino.

The screenshot shows the top of the Informare website. At the top, there are logos for STAR SERVICE and informARE. The main headline reads: "Terminal Bettolo, contratto con Konecranes per la manutenzione dei mezzi portuali". Below the headline, it states: "L'accordo sarà in vigore sino ad ottobre 2024". The article text begins: "Terminal Bettolo, la società che attraverso la Terminal Investment Ltd. (TIL) fa capo al gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) e che gestisce l'area terminalistica per container a Calata Bettolo nel porto di Genova, ha siglato un contratto della durata di quattro anni con la finlandese Konecranes per la manutenzione dei mezzi di movimentazione di piazzale del terminal portuale genovese. L'accordo include anche una nuova soluzione dell'azienda nordeuropea per il monitoraggio delle condizioni fisiche delle componenti meccaniche dei mezzi al fine di individuare potenziali problemi prima che si verifichino." Below the article text, there is a "WEB" section with a link to "Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito." and a search box for "Cerca il tuo albergo" with fields for "Destinazione", "Data di arrivo", and "Data di partenza". At the bottom, there are navigation links: "Indice", "Prima pagina", and "Indice notizie", along with contact information for informARE: "Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA", "tel.: 010.2462122, fax: 010.2516760, e-mail".

L' economia del mare

**Crociere, un italiano alla guida "globale" delle compagnie**

*A Washington la nomina di Pierfrancesco Vago ( Msc) come global chairman dell' associazione Clia. " Momento critico per la nostra industria, ma lavoriamo per riprendere l' attività". Il gruppo intanto prepara la ripartenza da Genova per domani. Costa invece dal 13 marzo*

di Massimo Minella Un italiano alla guida del mercato mondiale delle crociere. Pierfrancesco Pierfrancesco Vago, executive chairman di Msc Crociere, è stato infatti chiamato alla guida " globale" di Clia, l' associazione che riunisce tutte le compagnie da crociera del mondo. L' incarico di " global chairman" di Clia ( Cruise Lines International Association) è stato ufficializzato ieri a Washington e avrà la durata di due anni, fino quindi alla scadenza del suo mandato che potrà essere poi rinnovato. 59 anni, milanese di nascita, laurea in Economia in Inghilterra, Pierfrancesco Vago inizia la sua carriera nell' azienda di famiglia, la Franco Vago spa, una delle principali aziende di trasporto italiane. Nel 2000 passa alla Mediterranean Shipping Company, l' azienda cargo del gruppo Msc, per trasferirsi poi nel 2003 al settore crociere, con la compagnia che progetta la sua prima fase di espansione. Nel 2013, con Msc Cruise passata dalle iniziali tre navi a a 12 navi, Vago guida la seconda fase di espansione del gruppo che porta al momento la compagnia a essere il terzo brand a livello mondiale del segmento " cruise" dopo Carnival e Royal Caribbean. Il mondo delle crociere sta affrontando la sua fase più critica e complessa dall' inizio del business, con navi ferme da quasi un anno, se si esclude la parentesi estiva. È quindi necessario mettere a punto strategie funzionali alla ripresa, muovendo da un protocollo che sia rispettoso di tutte le più rigide norme sanitarie. È in questo scenario che arriva la nomina di Vago a " global chairman" di Clia, l' associazione che si sta preparando alla ripartenza dopo lo stop globale dovuto alla pandemia. Msc Crociere, peraltro, sarà la prima compagnia a rimettersi in mare, domani, in partenza da **Genova**. La compagnia ha infatti annunciato la ripartenza proprio nei giorni scorsi con crociere settimanali che toccheranno, dopo **Genova**, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Malta, prima di fare ritorno nel capoluogo ligure. « Stiamo affrontando una fase - spiega il presidente e ceo di Clia, Kelly Craighead - in cui si cerca di superare gli impatti della pandemia Covid-19 e di sostenere la ripartenza dell' industria delle crociere a livello internazionale e negli Stati Uniti in particolare ». « Questo è un momento molto critico per la nostra industria a livello globale - commenta Vago - Sono grato per il sostegno e la fiducia dei miei colleghi, stiamo lavorando per riprendere l' attività, oltre a generare impatto economico e opportunità di lavoro». «Per le oltre duecento crociere che si sono svolte a partire dalla scorsa estate in vari mercati di tutto il mondo - conclude Vago - abbiamo dimostrato che un ritorno alle crociere è possibile. Non vedo l' ora di lavorare per continuare il percorso intrapreso » e contribuire a garantire un futuro sereno a tutti coloro che da esso dipendono». Costa Crociere ha invece deciso di attendere il 13 marzo per la sua ripartenza « dopo la valutazione delle misure anticovid contenute nel Dpcm » . « Riprenderemo le operazioni con Costa Smeralda, con mini- crociere di 3 e 4 giorni, o in alternativa una intera crociera di 7 giorni, con scalo a Savona, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari». © RIPRODUZIONE RISERVATA





## Fatwe manettare. Trasformare il passo indietro in un atto di responsabilità

Al direttore - Condannato, imputato, indagato l'asticella etico-giudiziaria si abbassa. Maria Elena Boschi ha elegantemente respinto la proposta del ministero della Giustizia con un ironico: "Non posso, sono indagata". Ieri Repubblica titolava "Grandi Opere, quanti indagati tra i nuovi commissari", e giù l'elenco di chi non può guidare la realizzazione di importanti infrastrutture non perché non ne abbia i requisiti tecnici, ma perché, appunto, "indagato". Ma la chicca (in cauda venenum) viene alla fine: "Per la Diga Foranea di Genova è stato scelto il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure occidentale, **Paolo Signorini**, mai coinvolto in pesanti indagini, ma su cui nel 2015 proprio i pentastellati scrissero sul blog delle stelle" eccetera. Già fa schifo che un uomo venga considerato pubblicamente indegno perché "iscritto" nel registro degli indagati, ma esporlo alla condanna sulla piazza mediatica (l'unica che ormai purtroppo conta) perché di lui si è "scritto" in un blog ripugna sino al vomito. Ieri un editoriale del Foglio diceva che non si può affidare la doverosa e necessaria riforma della giustizia ad Alfonso Bonafede, ma da direttore "responsabile" (aggettivo svuotato di ogni senso nel suo uso corrente e corrivo) lei affiderebbe la cronaca giudiziaria a chi si abbeverava a queste fonti? Ubaldo Casotto Visto il tanfo generato dalle fatwe manettare, forse faremmo bene a chiamarlo il blog delle stalle.



## Ocean Alliance da aprile

GENOVA Il consorzio armatoriale Ocean Alliance (di cui fanno parte Cosco, Cma Cgm, Oocl ed Evergreen) ha presentato ufficialmente la programmazione delle proprie linee per il trasporto di container nel 2021 confermando per i porti italiani il piano dell'anno scorso. Il nuovo network partirà come ogni anno da aprile. Da SupplychainItaly rileviamo che 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 TEUs, un numero superiore rispetto alle 325 portacontainer per una capacità di 3,80 milioni di TEUs previste nella programmazione 2020.



### Porto, salta l'audizione di Forcieri Tampone dopo contatto con positivo

*eri il politico sarzanese avrebbe dovuto parlare davanti al collegio giudicante L'udienza slitta al 26 febbraio perchè il test Covid non ha dato un esito chiaro*

TIZIANO IVANI

Era l'udienza più attesa, ma è saltata all'ultimo minuto, causa Covid. Nel processo su tangenti e appalti truccati all'interno dell'**Autorità portuale** - nel novembre 2016 la Guardia di finanza eseguì arresti e perquisizioni - era giunto il momento di Lorenzo Forcieri: ieri l'ex presidente dello scalo marittimo, accusato di corruzione e rivelazione di segreti d'ufficio, avrebbe dovuto parlare in aula. La comunicazione dei suoi legali - il politico è assistito da un pool composto da Andrea Corradino, Paolo Mione e Guido Calvi - però hanno comunicato che non avrebbe potuto presenziare all'udienza poiché, dopo aver scoperto di avere avuto un contatto con una persona risultata, dopo qualche tempo, positiva al virus, s'è sottoposto a un tampone antigenico che ha dato un esito dubbio. L'audizione di Forcieri, quindi, dovrebbe slittare al 26 febbraio, data della ripresa del processo. L'ex numero uno dell'Authority è accusato di aver «ricevuto indebitamente dall'amministratore delegato della società Givi srl, che si è aggiudicata l'appalto per la sicurezza nel porto, una prestazione di vigilanza alla propria abitazione». Il pm Luca Monteverde ritiene che il politico non abbia pagato alcunché per quel servizio. Inoltre, sempre a



Forcieri, è contestata un'altra presunta corruzione relativa al suo rapporto con un revisore dei conti e dipendente del ministero dell'Economia che avrebbe fatto alcuni piaceri all'ex numero uno dell'Ap in cambio della promessa di far assumere il figlio in un'azienda del settore **portuale**, tra l'altro in una società con cui lo stesso presidente avrebbe tentato di predisporre (discutendone con il vertice) il bando di gara finalizzato alla selezione di un socio di minoranza di Apls investimenti, realtà creata per la realizzazione della stazione marittima. In più, ipotizza sempre la Procura, Forcieri avrebbe anche assicurato al dipendente ministeriale la conferma come revisore dell'Ap. Il politico sarzanese, che in passato ricoprì anche la carica di sottosegretario alla Difesa, risponde pure di rivelazione di segreto d'ufficio per aver, secondo il pm, chiesto a un comandante di navi Msc (mai indagato) «di recapitare in modo riservato una bozza di bando di gara per la selezione di un socio di maggioranza della società Apls investimenti, per la realizzazione della stazione marittima passeggeri nel porto della Spezia, all'amministratore delegato di Msc Pier Francesco Vago (mai indagato, ndr)». Durante l'inchiesta, invece, erano state archiviate accuse di turbativa d'asta e abuso d'ufficio mosse in un primo momento nei confronti di Forcieri. Sei imputati Sono sei, in tutto, gli imputati al processo del porto. Prima che il dibattimento avesse inizio, la Procura era riuscita a incassare sette patteggiamenti (ex dirigenti Ap, imprenditori e società) e, grazie ad alcune confische, 130 mila euro. --tiziano.ivani@ilsecoloxix.it© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

## Sommariva: la Pontremolese essenziale per i porti di Spezia e Marina di Carrara

L.IV.

Un salto di qualità «l' inserimento della Pontremolese nel Dpcm». Lo ha detto il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva (foto), dopo la redazione dello schema del Dpcm che contiene anche il raddoppio della linea ferroviaria Parma La Spezia nell' elenco delle opere strategiche per il Paese. L' infrastruttura ferroviaria, che adesso però dovrà trovare il completamento del finanziamento, è essenziale per lo sviluppo dei traffici dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. Sommariva ha inoltre colto l' occasione per fare gli auguri di buon lavoro al commissario straordinario per la Pontremolese, lo spezzino Mariano Cocchetti, dirigente di Rfi. A lui il compito di snellire e sburocratizzare l' avvio delle tratte già finanziate e la progettazione della galleria di valico. I.iv.

**Sommariva la Pontremolese essenziale per i porti di Spezia e Marina di Carrara**

**La città e i costi ambientali dell'energia**

**Orlando: «Chiamo il ministro»**  
**Paita: «Serve unità d'intenti»**

**«Il dicastero intende dismettere entro il 2025»**

## Pontremolese a passo di lumaca «Ora il raddoppio si può fare»

Ancora mancano 63 chilometri di binari su 103. Stimati 2.300 milioni di euro: ma basteranno?

di Natalino Benacci PONTREMOLI Raddoppio, ma senza fretta. Infrastruttura di «preminente interesse nazionale», secondo il Piano generale dei trasporti, la Ferrovia Pontremolese è sempre stata considerata un' importante opera di completamento del Corridoio Tirreno-Brennero, ma di fatto il progetto si è scontrato con la crisi economica e le varie lobby regionali. Nel tempo ha pagato il passo di lumaca col quale sono stati deliberati i finanziamenti. Oggi mancano 63 chilometri di binari su 103 per completare il raddoppio e l' importo complessivo di spesa, stimato in circa 2.300 milioni di euro, pare diventato ormai obsoleto. Ma c' è stato un cambio di passo e nello schema del Dpcm sugli interventi infrastrutturali che il presidente del consiglio ha inviato nei giorni scorsi alle Commissioni parlamentari figura anche il completamento della Ferrovia Pontremolese. Si prevede la realizzazione dei tratti Parma-Vicofertile (7 km, costo 247 milioni), Vicofertile-Collecchio-Osteriazza (18 km, 490 milioni) e Villafranca Chiesaccia-Pontremoli ( 15,5 km, 480 milioni). «I finanziamenti sono stati definiti già in due leggi di bilancio con l' inserimento dei fondi necessari - spiega il parlamentare di Italia Viva Cosimo Maria Ferri - . E il Recovery Plan con queste opere non c' entra nulla. Potremmo pensare invece di utilizzare i soldi europei per realizzare la galleria di Valico, ora finanziata solo per la redazione del progetto. Invece nei finanziamenti delle due leggi di bilancio sono avanzati soldi dalla realizzazione della Parma-Vicofertile che potrebbero essere usati per ristrutturare la galleria "Bastardo", tra Borgotaro e Berceto. La nomina a Commissario dell' ingegner Mariano Cocchetti, anche referente del progetto Terzo Valico dei Giovi, non crea rischi di antagonismo tra le opere perché il Terzo Valico è già stato tutto finanziato e non ha bisogno di risorse aggiuntive». Le commissioni parlamentari ora devono dare un parere sullo schema del decreto e sui Commissari, poi sarà firmato il Dpcm e potranno iniziare a muoversi le grandi opere. Novità importante è il decreto di semplificazione che consente ai Commissari di velocizzare la burocrazia. Le elezioni in vista rischiano di portare nuovi ritardi? «Credo che non ci saranno elezioni - aggiunge Ferri -, c' è solo bisogno di un governo forte che sblocchi le opere soprattutto quelle già finanziate». Per Martina Nardi, parlamentare Pd e presidente della commissione Attività produttive alla Camera, lo schema del Dpcm sulle grandi opere è un volo d' ala per l' intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia con un' influenza sui porti della Spezia e Marina di Carrara. «Ci voleva quest' accelerazione - commenta - . Prima c' è stata "Italia Sicura", poi la nomina dei Commissari e tutti i progetti sono finanziati. Sono convinta che il completamento della Pontremolese influirà sullo sviluppo non solo del porto della Spezia, ma anche di quello di Marina di Carrara. Contatterò il nuovo Commissario per poter seguire da vicino l' evoluzione e la concretizzazione di un progetto atteso da molti anni e che porterà certamente un importante beneficio a tutto il territorio». Soddisfatto anche il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva. «Con l' inserimento della Pontremolese nel Dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. - commenta - Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Pontremolese, la portualità esulta

Più vicino il corridoio Scandinavia -Mediterraneo. Ma Gagliardi mette in guardia sul rischio rallentam

LA SPEZIA Il completamento del raddoppio della Pontremolese non è mai stato così vicino: la decisione di inserire l' opera nello schema del nuovo Dpcm, dopo anni di battaglie politico istituzionali, ha ovviamente soddisfatto chi da tempo ne promuoveva la realizzazione. In primis, la comunità portuale: dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie, è arrivato il grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo Dpcm, che permetterà agli operatori di contare su una infrastruttura considerata prioritaria per l' intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia. Ovvìa la soddisfazione del neo presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, Mario Sommariva, che nel formulare i suoi auguri di buon lavoro al commissario straordinario dell' opera Mariano Cocchetti, afferma che «con l' inserimento della Pontremolese nel Dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale». L' opera rappresenta infatti l' aggancio più diretto al corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo. Soddisfatta anche la politica spezzina. La deputata di Cambiamo, Manuela Gagliardi, spiega che «per la Liguria è un passaggio importante perché vi sono opere strategiche (il riferimento è, oltre alla Pontremolese, anche al raddoppio della tratta ferroviaria Genova-Ventimiglia e alla diga foranea di Genova, ndr.). Tuttavia qualche perplessità sorge: lo schema di questo Dpcm ha sostituito quello di dicembre - spiega la deputata - dove mancava la lista dei commissari e così si dilatano di nuovo i tempi di apertura dei cantieri perché si riaprono tutti i termini previsti per la procedura. Poi, il fatto che più opere vengano assegnate a un singolo commissario può rallentare l' iter di realizzazione. Dobbiamo far ripartire l' Italia e non ci possiamo più permettere passaggi a vuoto per prendere tempo in attesa che la maggioranza trovi gli accordi». Sulla Pontremolese viaggia una soddisfazione bipartisan: l' auspicio del deputato ligure Luca Pastorino, di Liberi e Uguali, è che «l' inserimento nel decreto del presidente del consiglio del raddoppio della ferrovia Pontremolese nonché le previste semplificazioni per realizzarle porti al più presto a un risultato a supporto del porto di Spezia e agli abitanti di Liguria e Toscana».



Primo passo verso i cantieri

## Raddoppi ferroviari, nominati i due commissari

*Pontremolese e Finale-Andora tra le opere strategiche per il Paese*

Le ferrovie liguri raddoppiano, almeno sulla carta. All' interno dello schema del nuovo dpcm sono stati infatti inseriti i nomi dei commissari a due importanti infrastrutture attese da decenni. Si tratta del raddoppio della linea ferroviaria Finale-Andora a Ponente e della Parma -La Spezia, la «Pontremolese», a Levante. Nomine indispensabili a poter fare finalmente decollare i progetti che, in questo modo, vengono inseriti nella lista delle infrastrutture ritenute strategiche per il Paese. Un passo avanti salutato con favore dalle istituzioni locali, anche se non mancano i timori sull' effettivo seguito che verrà dato al livello governativo. «Ho appreso positivamente la nomina dell' ingegner Vincenzo Macello a commissario straordinario per la realizzazione del raddoppio ferroviario tra Finale Ligure e Andora. Adesso mi aspetto che venga illustrato dettagliatamente il progetto definitivo dell' opera, che prevede anche lavori di potenziamento fino a Ventimiglia, e soprattutto che arrivi in tempi rapidi il finanziamento totale dell' opera perché dei 1540 milioni di euro previsti per i lavori ad oggi sono finanziati solo 266 pari ad appena il 17%. La cosa mi preoccupa perché tutti i lavori, per essere sostenuti dal Recovery Fund, devono terminare entro il 2025 ed è quindi impossibile che la nuova linea, costituita da ben 25 chilometri di gallerie su 31 totali, possa rispettare queste tempistiche realizzative. Pertanto mi aspetto chiarezza da parte del Governo su questo punto», commenta l' assessore regionale ai trasporti Gianni Berrino per il raddoppio a Ponente. Soddisfazione per la Pontremolese viene espressa poi dal presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Somma riva, che formula i suoi auguri di buon lavoro al Commissario straordinario, l' ingegner Mariano Cocchetti di Rfi: «Con l' inserimento della Pontremolese nel dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale». L' opera rappresenta l' aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese ed importante asse di collegamento Nord - Sud.

**LA BUROCRAZIA RAGIONA**  
**Affetta da malattia rara, non perderà più il posto**  
Le norme Covid avevano fatto saltare una corretta valutazione  
Dopo il nostro servizio l'Inps si è curato e riconosce l'invalidità

**Pressing sul governo per rispondere all'Europa**

**Primo passo verso i cantieri**  
**Raddoppi ferroviari, nominati i due commissari**  
Pontremolese e Finale-Andora tra le opere strategiche per il Paese

**Aquila decisa ad artigliare ancora la lupia ferita**

## Pontremolese, Sommariva (Adsp): «Infrastruttura fondamentale nella competizione internazionale»

*Il presidente dell' Autorità di sistema portuale mar ligure orientale: «Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale»*

Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità spezzina, e non solo, "un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo dpcm che contiene, nell' elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento e raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, ovvero la Pontremolese". Lo si legge in una nota dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale , sull' inserimento dell' opera tra quelle ritenute strategiche dal governo e per le quali sono stati nominati appositi commissari. "Da oggi - prosegue la nota dell' Adsp - gli operatori potranno così contare su una infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l' intero **sistema** infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto". «Con l' inserimento della Pontremolese nel dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale », commenta Mario Sommariva , presidente dell' Adsp. L' opera, inserita nella rete Comprehensiva nella pianificazione delle Reti trans europee di trasporto, rappresenta l' aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia-Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese e importante asse di collegamento Nord-Sud.

The screenshot shows the BizJournal Liguria website with a privacy overview pop-up at the top. The main article headline reads: "Sommariva (Adsp): «Infrastruttura fondamentale nella competizione internazionale»". Below the headline, the text states: "Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità spezzina, e non solo, un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo dpcm che contiene, nell' elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento e raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, ovvero la Pontremolese". It further notes that this inclusion grants the project national dignity, financial certainty, and clear procedures, providing a new tool for international competition. The article is attributed to Mario Sommariva, president of Adsp.

## Dpcm Opere - Sommariva plaude alla Pontremolese, "strumento strategico"

LA SPEZIA - La Pontremolese, l'opera che prevede il completamento/raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, sarà fatta. La conferma è arrivata ieri dalla bozza del nuovo Dpcm per le Opere infrastrutturali di interesse strategico per il Paese, documento che contiene anche la lista dei Commissari straordinari a cui verranno affidati i più ampi poteri per accelerare le progettazioni e i lavori di tali Opere. La notizia è stata accolta con dichiarazioni di massima soddisfazione, giunte ieri alla redazione di Corriere marittimo, da parte degli operatori portuali e logistici dell'area spezzina e di Massa Carrara che, dopo anni di richieste di attenzione per il completamento di questa infrastruttura ferroviaria, vedono finalmente accolta l'istanza. Del resto l'infrastruttura non solo è ritenuta strategica per lo sviluppo della portualità ligure orientale, ma anche per l'intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Altrettanta soddisfazione è stata espressa dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, che nel rivolgere i propri auguri di buon lavoro al Commissario straordinario, l'ingegner Mariano Cocchetti di RFI, dichiara: Con l'inserimento della Pontremolese nel Dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l'opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale. L'opera, inserita nella rete Comprehensive nella pianificazione delle Reti trans europee di trasporto, rappresenta l'aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese ed importante asse di collegamento Nord - Sud.



# Citta della Spezia

La Spezia

## Pontremolese tra le opere prioritarie: "Finalmente garanzia di finanziamenti e procedure"

*Il completamento del raddoppio della ferrovia La Spezia-Parma, atteso da decenni, è stato inserito nello schema del nuovo Dpcm.*

La Spezia - Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità spezzina, e non solo, un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo Dpcm che contiene, nell'elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento/raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, ovvero la Pontremolese. Da oggi gli operatori potranno così contare su una infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l'intero **sistema** infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Ne è certo il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva che formula i suoi auguri di buon lavoro al Commissario straordinario, l'ingegner Mariano Cocchetti di RFI: "Con l'inserimento della Pontremolese nel Dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l'opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale". L'opera, inserita nella rete Comprehensive nella pianificazione delle Reti trans europee di trasporto, rappresenta l'aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese ed importante asse di collegamento Nord - Sud. Venerdì 22 gennaio 2021 alle 15:30:49 Redazione.



# Citta della Spezia

## La Spezia

### La Spezia - Questa mattina il magnifico rettore dell' Università di Genova, Federico Delfino, ...

La Spezia - Questa mattina il magnifico rettore dell' Università di Genova, Federico Delfino, eletto nell' ottobre dello scorso anno, ha fatto visita alla rinnovata sede di Promostudi della Spezia, nei locali dell' ex ospedale militare Falcomatà, dove ha incontrato i soci quindi i rappresentanti di Fondazione Carispezia, **Autorità Portuale**, Camera di Commercio e Confindustria. Per il Comune della Spezia, presente il sindaco Pierluigi Peracchini. Venerdì 22 gennaio 2021 alle 15:04:13 Redazione.

The image is a screenshot of a news website. At the top, there are several banners: 'SPIGAS CAMBIARE ADESSO CONVIENE! Approfitta dell' Ecobonus', 'EUROIMPIANTI I PREZZI PIU' BASSI SPEZZIONE GRATIS', and 'CITTÀ DELLA SPEZIA'. Below these, there's a main article titled 'Prima visita spezzina per il neo rettore Federico Delfino'. The article text reads: 'La Spezia - Questa mattina il magnifico rettore dell'Università di Genova, Federico Delfino, eletto nell'ottobre dello scorso anno, ha fatto visita alla rinnovata sede di Promostudi della Spezia, nei locali dell'ex ospedale militare Falcomatà, dove ha incontrato i soci quindi i rappresentanti di Fondazione Carispezia, Autorità Portuale, Camera di Commercio e Confindustria. Per il Comune della Spezia, presente il sindaco Pierluigi Peracchini.' The article is dated 'Venerdì 22 gennaio 2021 alle 15:04:13'. To the right of the article, there are several smaller advertisements and notices, including 'VIP SALES', 'BRUNATO STEER OUTLET VILLAGE', and 'IN EVIDENZA'. At the bottom of the screenshot, there's a small image of a cityscape and a text box that says 'Questo gioco di strategia è il miglior allenamento per il tuo cervello. Nessun download.'

# AdSP Mar Ligure Orientale: Sommariva su Pontremolese, finalmente garanzia di finanziamenti e procedure

(FERPRESS) - La Spezia, 22 GEN - Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità spezzina, e non solo, un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo Dpcm che contiene, nell' elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento/raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, ovvero la Pontremolese. Da oggi gli operatori potranno così contare su una infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l' intero **sistema** infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Soddisfazione esprime il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, Mario Sommariva che formula i suoi auguri di buon lavoro al Commissario straordinario, l' ingegner Mariano Cocchetti di RFI: "Con l' inserimento della Pontremolese nel DPCM è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale". L' opera, inserita nella rete Comprehensive nella pianificazione delle Reti trans europee di trasporto, rappresenta l' aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese ed importante asse di collegamento Nord - Sud.



# Informare

## La Spezia

### Sommariva: salto di qualità con l' inserimento della Pontremolese nel Dpcm

È - ha sottolineato - un' infrastruttura prioritaria non solo per i porti di La Spezia e Carrara, ma anche per l' intero **sistema** infrastrutturale del Nord Italia. Il neo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar** Ligure Orientale, Mario Sommariva, ha evidenziato la particolare rilevanza dell' inserimento nello schema di decreto del presidente del Consiglio dei ministri del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese. Formulando i propri auguri di buon lavoro all' ingegner Mariano Cocchetti di RFI, individuato dal provvedimento quale commissario straordinario per l' esecuzione dell' opera, Sommariva ha rilevato che «con l' inserimento della Pontremolese nel Dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale». Sommariva ha sottolineato che si tratta di un' infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l' intero **sistema** infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Inoltre l' opera, inserita nella rete Comprehensiva nella pianificazione delle reti trans-europee di trasporto, rappresenta l' aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano l' Italia ed importante asse di collegamento Nord-Sud.

**inforMARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto.

22 gennaio 2021

**Sommariva: salto di qualità con l'inserimento della Pontremolese nel Dpcm**

È - ha sottolineato - un' infrastruttura prioritaria non solo per i porti di La Spezia e Carrara, ma anche per l'intero sistema infrastrutturale del Nord Italia.

Il neo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, ha evidenziato la particolare rilevanza dell' inserimento nello schema di decreto del presidente del Consiglio dei ministri del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese. Formulando i propri auguri di buon lavoro all' ingegner Mariano Cocchetti di RFI, individuato dal provvedimento quale commissario straordinario per l' esecuzione dell' opera, Sommariva ha rilevato che «con l' inserimento della Pontremolese nel Dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale».

Sommariva ha sottolineato che si tratta di un' infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l'intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Inoltre l' opera, inserita nella rete Comprehensiva nella pianificazione delle reti trans-europee di trasporto, rappresenta l' aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano l' Italia ed importante asse di collegamento Nord-Sud.

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

Cerca il tuo address	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
Destinazione	[22] [1] [m] [2]	[23] [2] [1] [m] [2]	
o Altri destinatari	[2021] [2]	[2021] [2]	

**inforMARE** - Piano Mattoni 1/3 - 19123 Genova - ITN138  
tel. 010-2401122, fax 010-2516754, e-mail

## Porto Spezia, Pontremolese strategica. Sommariva esulta

di M.C. venerdì 22 gennaio 2021 LA SPEZIA - Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità spezzina, e non solo, un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo Dpcm che contiene, nell'elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento/raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, ovvero la Pontremolese. Da oggi gli operatori potranno così contare su una infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l'intero **sistema** infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Soddisfazione esprime il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva che formula i suoi auguri di buon lavoro al Commissario straordinario, l'ingegner Mariano Cocchetti di RFI: "Con l'inserimento della Pontremolese nel DPCM è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l'opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale". L'opera, inserita nella rete Comprehensive nella pianificazione delle Reti trans europee di trasporto, rappresenta l'aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese ed importante asse di collegamento Nord - Sud. Approfondimenti Porto Spezia, Sommariva: "Sono di sinistra ma nel lavoro non ha mai inciso" Porto Spezia, Laghezza saluta Sommariva: "Non vediamo l'ora di collaborare" Porto Spezia, Sommariva senza giri di parole: Contship rispetti i patti.

The screenshot shows the top of a news article on the website 'La Spezia'. The main headline is 'Porto Spezia, Pontremolese strategica. Sommariva esulta'. Below the headline, there is a sub-headline 'di M.C. venerdì 22 gennaio 2021'. The article text begins with 'LA SPEZIA - Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità spezzina, e non solo, un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo DPCM che contiene, nell'elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento/raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, ovvero la Pontremolese.' The article continues with a quote from Mario Sommariva, President of the Authority of the Ligurian Eastern Maritime System, and mentions the involvement of RFI's Commissioner Mariano Cocchetti. The article also mentions the inclusion of the Pontremolese line in the DPCM and its strategic importance for the international competition. At the bottom of the article, there are sections for 'Approfondimenti' and 'Video'. The 'Approfondimenti' section includes three links: 'Porto Spezia, Sommariva: "Sono di sinistra ma nel lavoro non ha mai inciso"', 'Porto Spezia, Laghezza saluta Sommariva: "Non vediamo l'ora di collaborare"', and 'Porto Spezia, Sommariva senza giri di parole: "Contship rispetti i patti"'. The 'Video' section has a link to 'Porto di La Spezia, Sommariva (Adsp) "Comunità affezionata al porto, insieme apparteneremo"'. The website's navigation bar at the top includes 'HOME', 'CARRARA', 'REDAZIONE', 'LA SPEZIA', 'IMPERIA', 'GENOVA', 'LIVIGNO', 'ARONA', 'PORTO', 'MILANO', 'NORD', and 'CENSA'. There are also social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube. The 'PRIMO' logo is visible in the bottom right corner.

### Pontremolese nello schema del nuovo DPCM

GAM EDITORI

23 gennaio 2021 - Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità spezzina, e non solo, un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo Dpcm che contiene, nell' elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento/raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, ovvero la Pontremolese. Da oggi gli operatori potranno così contare su una infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l' intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Soddisfazione esprime il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva che formula i suoi auguri di buon lavoro al Commissario straordinario, l' ingegner Mariano Cocchetti di RFI: "Con l' inserimento della Pontremolese nel DPCM è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale". L' opera, inserita nella rete Comprehensiva nella pianificazione delle Reti trans europee di trasporto, rappresenta l' aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese ed importante asse di collegamento Nord - Sud.



## "Ci auguriamo che Sommariva possa sviluppare l' elettrificazione delle banchine"

Redazione

MARINA DI CARRARA - «L' arrivo del nuovo presidente dell' **Autorità portuale** dell' Alto Tirreno ci da speranza sullo sviluppo del collegamento ferroviario con il porto di Marina di Carrara. Mario Sommariva arriverà con l' obiettivo di integrare il porto con la ferrovia. Se si andasse in tale direzione potrebbero essere affrontate le osservazione fatte da Legambiente Carrara sul devastante impatto del traffico camion nei nostri comuni.». È il collettivo Massa Città in Comune a dire la sua sul nuovo arrivato all' interno dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale**. «Il porto come la ferrovia sono infrastrutture economiche fondamentali e come tali portano beneficio ai territori in cui si trovano garantendo una connessione che ha solo un aspetto economico ma anche ambientale riducendo il traffico su gomma. - aggiunge il collettivo - Ci auguriamo che Sommariva possa sviluppare l' elettrificazione delle banchine per ridurre l' impatto inquinante sia in termini di polveri che di rumore delle navi attraccate.» Una ferrovia fondamentale non solo per le delicate questioni legate all' ambiente, ma anche per la zona industriale massese, secondo il collettivo che aggiunge: «Lo sviluppo del collegamento ferroviario merci verso 'Massa Zona Industriale' ha bisogno di investimenti non dimenticando la situazione di fatto attuale. Bisognerà valutare modifiche al percorso storico che non impattino sulla vita delle persone e le attività delle aziende. Per questo occorre immediatamente aprire un tavolo istituzionale sul tema con i sindaci, le rappresentanze sindacali, delle imprese e le associazioni di cittadini coinvolte. Anche per quanto riguarda i dubbi sull' erosione, ricordiamo come molti studi scientifici legano ai mutamenti climatici il fenomeno, che impatta non solo sulle nostre coste ma ovunque nel mondo. Ricordiamo come il nostro ex consigliere regionale Tommaso Fattori e Toscana a Sinistra si siano spesi per 5 anni in consiglio per sostenere una tecnologia di 'economia circolare' per il ripascimento delle spiagge sviluppata da un imprenditore massese e oggi in uso a Fincantieri e ad altri porti italiani.»

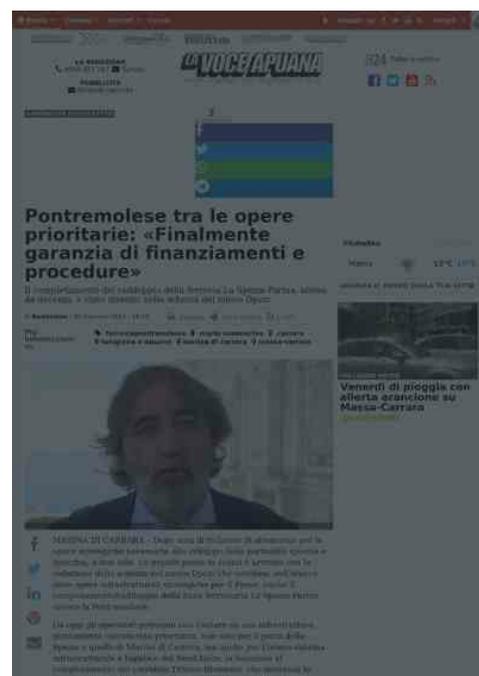


## Pontremolese tra le opere prioritarie: "Finalmente garanzia di finanziamenti e procedure"

*Il completamento del raddoppio della ferrovia La Spezia-Parma, atteso da decenni, è stato inserito nello schema del nuovo Dpcm*

Redazione

MARINA DI CARRARA - Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità apuana e spezzina, e non solo, un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo Dpcm che contiene, nell'elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento/raddoppio della linea ferroviaria La Spezia-Parma, ovvero la Pontremolese. Da oggi gli operatori potranno così contare su una infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l'intero **sistema** infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Ne è certo il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, Mario Sommariva che formula i suoi auguri di buon lavoro al commissario straordinario, l'ingegner Mariano Cocchetti di Rfi: 'Con l'inserimento della Pontremolese nel Dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l'opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale'. L'opera, inserita nella rete Comprehensive nella pianificazione delle Reti trans europee di trasporto, rappresenta l'aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese ed importante asse di collegamento Nord - Sud.



porto di ravenna

## Sbloccati i trasporti eccezionali di coils

*Individuato un percorso alternativo fino a quando la Romea resterà bloccata*

Marco Morino

I trasporti eccezionali in uscita dal porto di Ravenna e diretti verso nord, in particolare i numerosi trasporti di coils al servizio dell'industria siderurgica e meccanica, potranno servirsi di una strada alternativa fino a che la statale Romea resterà bloccata per lavori. Si elimina pertanto un collo di bottiglia che stava causando forti disagi al sistema logistico del territorio. Ad annunciarlo è stata Tea (Trasportatori eccezionali associati), l'associazione che insieme alla Provincia di Ferrara e ad Anas ha lavorato alla ricerca di un percorso che potesse soppiantare temporaneamente quello solito, utilizzato soprattutto per il traffico di coils verso le industrie siderurgiche, a oggi vietato a causa di alcuni lavori urgenti su due ponti. La strada alternativa sarà praticabile fino al prossimo 31 gennaio, data presunta di termine dei lavori sulla Romea, che prevedono il ripristino di due ponti nel tratto compreso tra i chilometri 18 e 23 in entrambe le direzioni. «È un risultato concreto che la nostra associazione porta a casa con un intervento rapido e autorevole presso le autorità preposte alla circolazione dei nostri mezzi e che riguarda davvero una vasta platea di imprese» dice Luca Civolani, presidente di Tea. Prosegue Civolani: «Per dare un'idea, le autorizzazioni in deroga per questo percorso riguardano circa 400 mezzi, dei quali ogni giorno circa 200 sono fisicamente sulla strada impegnati in un trasporto. Si tratta di un grande risultato per tutte le imprese di trasporto interessate, ma anche per le industrie alle quali i prodotti siderurgici sono diretti e che rischiavano di rimanere senza materia prima». I trasporti eccezionali su gomma non hanno vita facile. Burocrazia e incuria delle strade mettono a rischio intere filiere industriali, come le aziende della caldareria sanno molto bene. Da tempo le imprese (industriali e della logistica) si battono per ottenere autorizzazioni in maniera più flessibile e per individuare percorsi alternativi che, nell'immediato, diano le possibilità di circolare in totale sicurezza e maggiore celerità. Ma per ottenere risultati è indispensabile un coordinamento attivo tra Regioni, Province ed enti gestori delle strade. La questione prioritaria e risolutiva risiede nel monitoraggio dello stato delle reti stradali, che comporta l'individuazione e la manutenzione in efficienza di itinerari abilitati al trasporto eccezionale. Il caso di Ravenna può fare scuola. Ma non è il solo. Nelle scorse settimane, raccogliendo le numerose richieste di intervento, Tea è scesa in campo per superare i problemi di viabilità che penalizzavano i trasporti eccezionali in uscita dai porti di Venezia e Chioggia, destinati soprattutto alle acciaierie del Nord-Est. È stato attivato un tavolo straordinario con la Provincia e il Comune di Padova, Anas e interporto di Padova. Alla fine è stata individuata una alternativa provvisoria agli itinerari vietati e sono stati reperiti finanziamenti per ripristinare le criticità che, di fatto, precludevano intere direttrici. Ora la prossima sfida sarà in Liguria. Il problema, afferma l'associazione, riguarda in particolare le autorizzazioni e gli orari consentiti da Autostrade per l'Italia sulle tratte che giungono al porto di Genova. È stato avviato in questi giorni un confronto con il Mit (ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per evidenziare «gli enormi danni non solo alle imprese che svolgono i trasporti eccezionali ma anche all'economia ligure e nazionale». Della problematica è stata interessata anche la Regione Liguria, nella persona del presidente Giovanni Toti. ©

RIPRODUZIONE RISERVATA.





infrastrutture

### Decolla la Pontremolese Soddisfazione dell' Autorità portuale

Carrara. Il fatto che la ferrovia Pontremolese sia tra le opere prioritarie inserite nello schema del nuovo Dpcm è commentato con soddisfazione da parte del presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Ligure Orientale La Spezia-Marina di Carrara, Mario Sommariva. E spiega: «Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità spezzina, e non solo, un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo Dpcm che contiene, nell' elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento/raddoppio della linea ferroviaria La Spezia - Parma, ovvero la Pontremolese». «Da oggi gli operatori potranno così contare su una infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l' intero **sistema** infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto». Soddisfazione come detto esprime il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva che formula i suoi auguri di buon lavoro al Commissario straordinario, l' ingegner Mariano Cocchetti di Rfi: «Con l' inserimento della Pontremolese nel Dpcm è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale». L' opera, inserita nella rete Comprehensive nella pianificazione delle Reti trans europee di trasporto, rappresenta l' aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia - Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese ed importante asse di collegamento Nord - Sud. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## "Per il porto bene la Pontremolese in Dpcm"

Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** Mario Sommariva vede un' occasione di sviluppo per lo scalo di Marina CARRARA - Nell' ottica di opportunità di sviluppo anche per il porto di Marina di Carrara, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** Mario Sommariva saluta con favore l' inserimento del raddoppio della ferrovia Pontremolese nel decreto del presidente del consiglio dei ministri (Dpcm) sulle infrastrutture strategiche . "Con l' inserimento della Pontremolese nel Dpcm - afferma Sommariva - è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l' opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale". "Da oggi gli operatori potranno così contare su una infrastruttura giustamente considerata prioritaria non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara - sottolinea il presidente - ma anche per l' intero **sistema** infrastrutturale e logistico del Nord Italia". Il raddoppio della linea ferroviaria Parma La Spezia è un' infrastruttura considerata necessaria per lo sviluppo dei traffici dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, collegati così con il corridoio Tirreno Brennero. Sommariva ha rivolto gli auguri di buon lavoro al commissario straordinario, Mariano Cocchetti di Rfi.



I problemi della costa

«Carrara amplia il porto? Pagni il ripascimento»

MASSA Se il porto vuole ampliarsi deve contribuire al ripascimento e alla lotta all'erosione. Il sindaco Francesco Persiani lancia una sfida ai vicini: «La logica induce a pensare che ci deve essere una compartecipazione in questo. Se Carrara vuole sviluppare la sua economia va benissimo ma deve anche pensare a compensare il resto del territorio». Perché è effettivamente incredibile che nei piani di ampliamento e di espansione di un'infrastruttura come quella portuale di Marina di Carrara, causa più o meno determinante dell'erosione a sud della stessa, nessuno abbiamo mai pensato di chiedere quello che oggi potrebbe essere definito un 'ristoro' dei danni provocati. Misure di mitigazione e compensazione di un'opera impattante sulla natura. Non si può fermare lo sviluppo ma bisogna "compensare". «Il mio atteggiamento è sempre stato coerente - dice ancora il primo cittadino -. Il porto c'è, non lo possiamo togliere. E' un elemento importante di sviluppo economico, può essere artefice però di una maggiore erosione della costa. Lo sviluppo portuale non dipende da noi ma da Carrara e dall'Autorità portuale del Mar Ligure Orientale. Vogliamo la garanzia che quanto sarà fatto non peggiori la situazione altrimenti, come è ovvio, ci vedranno contrari. Incontrerò il nuovo presidente forse a febbraio e seguiamo il percorso da vicino senza andare dietro a battaglie ideologiche. E' emerso anche dai forum del mare organizzati da Forte dei Marmi, e dagli incontri con i Paladini Apuoversiliesi: il ripascimento è fondamentale. Bisognerà portare sabbia per anni e fare manutenzione». FraSco.

The collage contains several elements: a newspaper clipping with the headline "Carrara amplia il porto? Pagni il ripascimento" and a sub-headline "Tromba d'aria flagella il litorale Distrutti i palloni del Club Nautico"; a photograph of a man in a suit; a photograph of a boat on the water; and an advertisement for Eurocolor paint with the text "Le migliori soluzioni per la riqualificazione della tua casa" and a list of authorized dealers.

# «Un porto turistico per i clienti del lusso Dalla nautica il grande rilancio della città»

Paolo Bottari, velista di livello mondiale con quattro partecipazioni all' America's Cup, crede nella profonda vocazione ricettiva del territorio

di Claudio Laudanna CARRARA «La nautica può essere un grande volano per la nostra economia, sfruttiamola». Parla con cognizione di causa Paolo Bottari quando indica la strada che, a suo parere, dovrebbe seguire Carrara per rimettersi in piedi. Oltre che essere un imprenditore legato a doppio filo con il nostro litorale, dove gestisce con la sorella Elena il bagno Morgana, Paolo Bottari è uno degli ultimi grandi rappresentanti della scuola velica carrarese. Il suo curriculum non solo è lunghissimo, ma lo colloca tra le stelle di prima grandezza di questo sport a livello nazionale, basti pensare che ha partecipato a ben quattro edizioni della America's Cup con barche iconiche come il Moro di Venezia, Luna Rossa e Mascalzone Latino. «Ora però è tutto cambiato» spiega Bottari quando gli chiediamo di commentare le regate che in questi giorni si stanno svolgendo in Nuova Zelanda. «E' come fosse un altro sport rispetto a quando c'ero io - racconta Bottari -. Io ero un prodiere e con queste barche uno come me non serve più, per capirci è un po' come se nel calcio avessero cancellato il ruolo del portiere. Di sicuro però hanno reso la competizione molto spettacolare, quelle barche sono come delle formula uno e di fatto riescono a volare sull' acqua. Personalmente però sono un po' nostalgico rispetto a com'era nel passato l' America's Cup». Al di là degli aspetti tecnici e delle soddisfazioni personali, però, la vela le ha consentito di girare il mondo e le ha fornito anche strumenti per giudicare pregi e difetti di Carrara. «Se mi guardo indietro non sono così sicuro che il nostro territorio sia andato avanti. La prima barca su cui io ho messo piede è stata la Agnetta che Gianni Agnelli teneva al Club Nautico, sempre lui aveva anche un motoscafo G50 qui a Marina, adesso certi personaggi da noi non ci sono più. In generale però mi sembra che tutto qui avesse un altro fascino: c' erano le discoteche, c' era la Caravella e non dimentichiamoci poi, tanto per fare un esempio, che anche la nazionale di sci veniva qui all' hotel Paradiso a fare il ritiro estivo». **E adesso come si potrebbe rinverdire questo glorioso passato?** «Non dirò nulla di nuovo, ma credo che una soluzione potrebbe essere quella di realizzare finalmente un **porto** turistico. Ai traffici commerciali basterebbe sicuramente la sola parte di levante dello scalo, a ponente basterebbe poco per trovare lo spazio per migliaia di barche. Uno spazio che potrebbe servire alla nautica e al diporto, grande e piccolo». Il mare dunque come volano di sviluppo per un territorio che stenta a decollare. «C' è una frase che una volta lessi in un locale in Spagna: 'Para seguridad en el mar quedate en el bar', per stare sicuro in mare resta al bar. E' un gioco di parole, una battuta, ma racconta a suo modo anche di tutto quello che gira attorno alla barca. Non si parla d' altronde solo di ormeggi, con un **porto** turistico si svilupperebbe un grosso indotto che comprenderebbe sicuramente alberghi, ristoranti, bar e chi più ne ha più ne metta. Attorno alle barche girano tanti soldi, facciamo in modo che chi li ha li possa spendere anche qui a Carrara e li possa lasciare sul nostro territorio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno

Livorno

### Corsini: entro febbraio in pista i bandi per la Darsena Europa

Palazzo Rosciano è in attesa del dossier dell' Ispra, poi il ministero convocherà la conferenza dei servizi

MAURO ZUCHELLI

livorno. «Sto aspettando soltanto l' ultimo dossier dell' Ispra per la "deperimetrazione" del sito di bonifica, a quel punto il ministero convocherà la conferenza dei servizi e a quel punto il bando potrà partire. Anzi, i bandi: l' uno per le dighe e l' altro per il terminal». Quando? «Non fatemi fare date, potrebbe essere anche fra pochissimo. Diciamo: il più presto possibile». Ma realisticamente: quando? «Potremmo farcela entro la fine di febbraio, vediamo». L' ingegner Stefano Corsini sa che fra poche settimane lascerà a Luciano Guerrieri la scrivania al primo piano di Palazzo Rosciano che è la plancia di comando dalla quale si governa il **porto**: ammette che aveva indicato in un primo momento la data del 15, però «c' è stato qualcosa da approfondire sul fronte dell' Istituto superiore di sanità». Ma il messaggio che vuol mandare è presto detto: non sto con le mani in mano aspettando il passaggio di consegne «come se avessi tirato già i remi in barca». Al contrario: bisogna mettercela tutta fino all' ultimo istante perché - Corsini tiene a ribadirlo - «è così che penso debba fare un dirigente pubblico». L' ha mostrato operativamente anche in un' altra circostanza: a poche ore dalla nomina di Luciano Guerrieri come suo successore, è stato comunque lui a firmare l' aumento di capitale dell' interporto, con la trasformazione della presenza dell' Authority in quella società da semplice partecipazione a ruolo-guida come azionista di riferimento. Corsini è tipo che scansa come la peste ogni accenno di polemica, dunque si rinchiude a riccio appena si sente tirato per la giacca. Guai a dirgli se sta cercando lo sprint finale per intestarsi il bando delle dighe foranee dopo il lavoro preparatorio che ha portato alla progettazione di settore e soprattutto dopo esser riuscito a conquistare dalla cassaforte della ministra delle infrastrutture Paola De Micheli i 200 milioni di euro così importanti per completare il finanziamento di parte pubblica dell' espansione a mare del **porto**. Del resto, le mille trappole e i mille intoppi delle procedure burocratiche li conosce bene, dato che era dirigente della struttura tecnica di Palazzo Chigi prima di esser inviato quattro anni fa a Livorno dal ministro Graziano Delrio (d' intesa con il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi) È ovvio però che per il presidente uscente riuscire ad arrivare a un risultato tangibile come l' emissione del bando sarebbe il coronamento del lavoro in questi quattro anni così complicati (e interrotti anche per sei mesi dall' interdizione, poi cancellata ma di fatto spesa, in seguito alla decisione del gip in merito all' inchiesta choc sulle concessioni alla radice della Sponda Ovest). Tutto dipende però, a questo punto, da fattori esterni: nelle mani dei tecnici di un istituto di ricerca come l' Ispra o in quelle della burocrazia di sponda ministeriale. Ce la farà ad arrivare anche l' ultimo bollo entro la data dell' avvicendamento al timone dell' istituzione portuale di scali Rosciano? Difficile dirlo, resta il fatto che pesa anche l' esigenza di fare le cose in fretta ma nel migliore dei modi: nel precedente round il varo del bando relativo al primo progetto di Darsena Europa finì sugli scogli dopo esser andato deserto e rinviato di mese in mese chissà quante volte. Perciò è arduo pensare che si metta sulla rampa di lancio un bando - meglio: un' accoppiata di bandi - senza che i passaggi calzino a pennello: è un aspetto sul quale Corsini nel corso degli anni ha insistito spesso. Intanto, non c' è soltanto la Darsena Europa nel menù dell' Authority: è in ballo la resecazione del





## Il Tirreno

Livorno

---

pontile 13 per consentire un più facile accesso al "cuore" del porto fra Darsena Toscana, Darsena 1 e Canale Industriale. Non solo: in vista anche altre resecazioni in zona futura stazione passeggeri. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Il Tirreno

## Livorno

In campo salvetti e bonciani

### Il Comune applaude Guerrieri Venerdì il conclave sul Recovery

**LIVORNO.** Il sindaco Luca Salvetti e l' assessora al **porto** Barbara Bonciani scendono in campo per mettere nero su bianco il proprio apprezzamento per la nomina di Luciano Guerrieri come commissario della Darsena Europa. Ne fanno «motivo di soddisfazione, oltre che di riconoscimento del lavoro svolto dall' Amministrazione comunale» perché lo leggono come «una semplificazione e velocizzazione dei processi che concernono la realizzazione di una infrastruttura tanto importante». Palazzo Civico annuncia «l' impegno sul fronte del Recovery fund per mobilitare fondi capaci di sostenere anche investimenti a favore della logistica, mediante progetti nel campo dell' innovazione e del trasferimento tecnologico». Con una data precisa: venerdì 29 il sindaco e la giunta presenteranno i progetti. Il commissariamento va nella direzione che Palazzo Civico aveva chiesto più volte nelle "cabine di regia" città-**porto** in nome di «una accelerazione di opere fondamentali per lo sviluppo di **porto** e città». La nomina di Guerrieri tanto come presidente dell' Authority quanto come commissario dell' opera «fa ben sperare», secondo Salvetti e Bonciani, per «l' accelerazione nella realizzazione dell' ampliamento a mare del **porto** di Livorno». A maggior ragione, visto che «i lavori del microtunnel sono ripartiti», lo scavalco Fs fra **porto** e interporto «sarà pronto nel 2023» e le istituzioni stanno lavorando sul finanziamento del raccordo che collegherà il **porto** alla "rete Ten-T". --

**Il Tirreno**  
sabato 23 gennaio 2021  
Pagina 19

### Corsini: entro febbraio in pista i bandi per la Darsena Europa

Palazzo Farnesina è in attesa dell'arrivo dell'Europa, per il prossimo corso della conferenza dei servizi

**Il Consiglio di Stato dà ragione all'Authority: no alla sospensiva**

**Il Comune applaude Guerrieri Venerdì il conclave sul Recovery**

**Gastronomia**  
Darsena Europa  
Il progetto di ampliamento della Darsena Europa è stato approvato dal Consiglio di Stato. Il progetto prevede l'ampliamento della Darsena Europa a mare, con la realizzazione di un microtunnel di 1,2 km di lunghezza. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato il 15 gennaio 2021. Il progetto prevede l'ampliamento della Darsena Europa a mare, con la realizzazione di un microtunnel di 1,2 km di lunghezza. Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Stato il 15 gennaio 2021.

# Bollettino Avvisatore Marittimo

Livorno

## Porti, tre super commissari

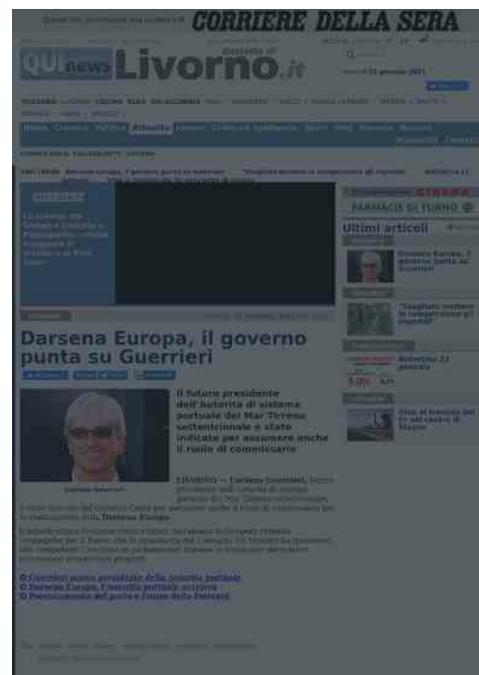
*A Livorno la Darsena Europa, a Genova la diga foranea e a Palermo la cantieristica. Conte invia la lista dei 59 al Parlamento per l'approvazione. Merlo: un segnale forte per il rilancio della portualità italiana*

Roma. Porti, dighe, ferrovie, strade, edifici pubblici. Sono in tutto trenta i commissari scelti dal governo per la realizzazione di 59 opere pubbliche strategiche. Il premier Giuseppe Conte ha inviato al Parlamento una lista tra cui figurano tre presidenti dei porti che, se verranno confermati e inseriti nel prossimo dpcm, guideranno la realizzazione o l'ultimazione di importanti strutture strategiche dei loro scali. Si tratta (ex articolo 9 DL 76/2020) di Luciano Guerrieri, prossimo presidente dell'Autorità portuale che fa capo a Livorno, per l'ultimazione del grande terminal container Darsena Europa; Paolo Emilio Signorini, presidente del porto di Genova, per la costruzione della nuova diga foranea; infine, Pasqualino Monti, presidente a Palermo, per il rilancio del polo della cantieristica navale e la riqualificazione delle cerniere urbane tra porto e città. Opere che tutte insieme hanno un costo stimato complessivo di 1,7 miliardi di euro. Per il Porto di Livorno, le opere principali per l'ultimazione della Darsena Europa riguardano la diga foranea, l'imboccatura e i dragaggi, per un costo complessivo stimato di 860 milioni, di cui 200 milioni dallo Stato, 250 milioni dalla Regione Toscana, 60 milioni dall'**Adsp** e 50 milioni dal CIPE; Una nuova diga foranea per il porto di Genova sarebbe una svolta, perché allargherebbe sensibilmente il bacino di accesso, permettendo l'ingresso di navi più grandi, con ricadute positive sul traffico merci, soprattutto quello contenitori. Costo stimato complessivo, 700 milioni ma al momento sono finanziati appena 13,5 milioni, in parte con risorse statali e in parte dall'**Adsp**. Per il porto di Palermo l'intervento principale, stimato in 155 milioni, prevede la messa in sicurezza del bacino di carenaggio da 150 mila di tonnellate di portata, oltre alla rifunzionalizzazione di altre aree portuali. «Finalmente un indicatore in controtendenza -commenta Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica- con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture». Secondo Merlo è «una formula che può funzionare legittimando gli enti preposti al governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonché da norme inadeguate».



### Darsena Europa, il governo punta su Guerrieri

LIVORNO - Luciano Guerrieri, futuro presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**, è stato indicato dal Governo Conte per assumere anche il ruolo di commissario per la realizzazione della Darsena Europa. L' infrastruttura livornese rientra infatti nell' elenco delle opere ritenute strategiche per il Paese, che la presidenza del Consiglio dei Ministri ha trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari insieme ai nominativi dei relativi commissari straordinari proposti.



## Commissari grandi opere: rebus intesa con la Regione

Dopo la pubblicazione da parte del Governo della lista delle 59 grandi opere da commissariare (e dei relativi commissari che dovrebbero accelerare il percorso di realizzazione dei lavori), dalla Regione Toscana non è arrivata alcuna reazione. Eppure la lista contiene solo tre opere situate in Toscana: la superstrada 'Due Mari' Grosseto-Fano, che avrà come commissario Massimo Simonini, amministratore delegato di Anas; la Darsena Toscana, cioè l' ampliamento a mare del porto di Livorno, che avrà come commissario il neo presidente dell' **Autorità** portuale del Mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri; e il raddoppio della ferrovia Pontremolese, che è stato affidato alle cure di Mariano Cocchetti, dirigente di Rfi-Fs. Nell' elenco inviato dal presidente del Consiglio al Parlamento non c'è la Tirrenica, strada inserita invece nella lista di 35 opere diffusa nel luglio scorso, per la quale il Governo ha annunciato da tempo la volontà di revocare la concessione a Sat per affidare a Anas la realizzazione dei tratti mancanti (soprattutto i 90 km oggi a due corsie nel tratto Grosseto sud-Ansedonia). Ora la strada per tappare la falla è tortuosa. Prima di varare il decreto del presidente del Consiglio, il Governo dovrà acquisire il parere (non vincolante) di tre commissioni parlamentari (Lavori pubblici al Senato, Ambiente e Trasporti alla Camera), che potrebbero chiedere l' inserimento di altre opere, e dovrà acquisire le intese con le Regioni per le opere di interesse regionale. Quali sono queste opere? Il Governo ne ha indicata solo una, ma il rebus è aperto.



## Il Tirreno

Livorno

il braccio di ferro fra porto 2000 e sdt

### Il Consiglio di Stato dà ragione all' Authority: no alla sospensiva

M.Z.

**livorno.** L' Authority incassa il pronunciamento del Consiglio di Stato contro l' appello presentato da **Porto** 2000 per la concessione dell' area in radice della Sponda Ovest della Darsena Toscana affidata a Sdt, la società nata dall' alleanza fra Sintermar (Neri con Grimaldi-Fremura) e Tdt (in mano ai fondi internazionali Infravia e Infracapital). Proprio la zona del **porto** finita al centro dell' inchiesta che su un altro versante giudiziario, quello penale, aveva portato nel febbraio dello scorso anno a esiti drammatici con la decapitazione provvisoria sia dell' Authority che di una serie di aziende su decisione del gip. Il secondo grado della giustizia amministrativa ha detto no alla richiesta di sospensiva presentata da **Porto** 2000. Si tratta dell' ex società dell' Authority (72%) e Camera di Commercio, è stata ormai da tempo privatizzata ed è controllata ora dal gruppo Onorato (attraverso Sinergest) in tandem con Msc (tramite Marininvest): aveva perso in primo grado di fronte ai giudici del Tar fiorentino in uno dei numerosi duelli a colpi di carte bollate che hanno contrassegnato questa fase del **porto** di **Livorno**. La società di Onorato-Msc ha dato battaglia di fronte ai giudici contro i provvedimenti dell' Authority perché ritiene che gli spazi affidati a Sdt di fatto alterino il quadro della situazione creata dalla privatizzazione che prevede l' impegno a realizzare un progetto da 91 milioni di euro. Per **Porto** 2000 però la possibilità di assistere i passeggeri al di fuori della stazione che essa costruirà rende di fatto zoppicante la sostenibilità economica dell' operazione (anche perché crea un precedente per eventuali ulteriori mini-stazioni extra). Per ora il Consiglio di Stato non si esprime nel merito ma segnala che mettendo sui due piatti della bilancia i differenti interessi e le differenze esigenze cautelari «appare prevalente quello diretto a mantenere integra la concreta situazione in atto, considerato in particolare che i provvedimenti impugnati hanno sinora avuto esecuzione, e dunque la controinteressata sta già svolgendo la propria attività nelle aree». Detto per inciso, è una sottolineatura che ha aspetti in comune con quel che sostiene la difesa dell' Authority di fronte al giudice penale. --M.Z. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Ricorso Jobson al Tar sui bacini: rinunciata la sospensione

*Tutti lo negano, ma è difficile non pensare ad una trattativa in corso*

Renato Roffi

LIVORNO Solo nella denegata ipotesi in cui l'Ecc.mo T.A.R. ritenga che non sussistano le condizioni per concedere la misura cautelare richiesta e il risarcimento in forma specifica, si chiede sin d'ora che l'Amministrazione aggiudicatrice sia condannata a risarcire per equivalente tutti i danni patiti e patienti subito dalla ricorrente, che ci si riserva di quantificare e provare. Così si conclude la Domanda di tutela in forma specifica e, in subordine, per equivalente che il difensore della Jobson group pone a conclusione del ricorso depositato al Tar Toscana contro l'AdSp di Livorno avverso l'assegnazione ad Azimut Benetti del comparto dei bacini di carenaggio. Ed è, se non probabile, almeno verosimile, che proprio in quella formula danni patiti e patienti si potrebbero intravedere i motivi che, nella Camera di consiglio svoltasi ieri a Firenze, hanno indotto la Jobson a rinunciare alla (eventuale) sospensione cautelare del provvedimento impugnato. Tutti continuano a negarlo e il principio secondo cui a pensar male si fa peccato conserva tutta la sua validità, pur tuttavia, date le circostanze, a chi osserva dall'esterno, riesce ben difficile non pensare ad una trattativa più o meno in corso, anche perché, messa da parte l'ipotesi di una sospensione interinale dell'assegnazione dei bacini, con conseguente consolidamento della posizione di Azimut, oltre all'eventualità di ottenere un cospicuo risarcimento, per Jobson non resterebbe molto altro. È, infine, anche da considerare che, nel caso (ciascuno è libero di giudicare quanto probabile) di un accoglimento del ricorso, magari seguito da un appello della parte soccombente (Azimut), si rivelerebbe assai difficile eseguire e far eseguire la sentenza favorevole al ricorrente (Jobson).



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

forti raffiche da sud

### Una giornata da incubo per il maltempo Il vento ferma le navi, passeggeri a terra

*Disagi per i lavoratori pendolari, bloccate anche sette ambulanze con a bordo alcuni pazienti portati fuori Elba per le terapie*

PORTOFERRAIO. L' isola d' Elba ha vissuto una giornata nera per il maltempo. E a farne le spese sono stati soprattutto i passeggeri che, a causa del blocco dei collegamenti marittimi, sono rimasti a terra nei porti di **Piombino** e di Portoferraio. Tra questi alcuni lavoratori pendolari e i pazienti, tra cui alcuni malati oncologici, che sono stati accompagnati dalle associazioni di volontariato elbane a svolgere le terapie negli ospedali del continente. La mareggiata all' forte vento proveniente da sud e il mare agitato hanno creato problemi ai collegamenti marittimi da e per l' isola d' Elba. Fin dalla prima mattina di venerdì 22 sono state sospese le corse del mezzo veloce della Toremar sulla linea **Piombino**-Cavo-Portoferraio e il traghetto sulla **Piombino**-Rio Marina. Con il passare delle ore le condizioni del mare sono ulteriormente peggiorate e tutte le navi in partenza da **Piombino** e Portoferraio delle compagnie Moby, Toremar e Blu Navy sono rimaste in banchina. L' ultimo traghetto ad aver affrontato il canale di **Piombino** è stata la Moby Baby Two partita intorno alle 13 da Portoferraio. Da quel momento le navi sono rimaste bloccate nei porti. Passeggeri a terra all' maltempo ha creato delle difficoltà ai pendolari, rimasti bloccati sui porti di **Piombino** e di Portoferraio. Ferme a **Piombino** anche sette ambulanze delle associazioni di volontariato elbane che hanno portato alcuni pazienti a fare delle terapie in ospedali del continente: tra questi c' erano dei pazienti oncologici. Un paziente è stato portato in ospedale a **Piombino**, mentre per gli altri si sono trovate delle sistemazioni in hotel o in altre strutture di **Piombino**. Di certo il maltempo ha reso difficile la giornata per le persone con problemi di salute. Alcune decine di passeggeri hanno atteso a lungo la partenza della prima nave utile, sperando in una tregua del maltempo. Nel piazzale del **porto di Piombino**, intorno alle 19, erano diverse le auto incolonnate in attesa dell' imbarco. Ma il vento non ha mollato la presa e i passeggeri rimasti a terra a Portoferraio e a **Piombino** si sono trovati costretti a trascorrere la notte fuori. Alcuni di loro hanno trovato riparo a casa di amici o in strutture ricettive, mentre la compagnia Moby ha permesso agli altri passeggeri di salire a bordo della Baby Two. Strade chiuse il vento ha creato dei disagi anche a terra. Il transito sulle strade del Monte Perone e della Civillina è stato interdetto ieri dalla Provincia a causa delle condizioni meteo e del forte vento. Il provvedimento è stato preso in via precauzionale, tenuto conto del pericolo della caduta di rami e vegetazione sulle carreggiate. La situazione è stata monitorata da una squadra di operai provinciali. Previsioni bruttelle vento, secondo le previsioni della Protezione civile che ha emesso un' allerta arancione, non dovrebbe mollare la presa sull' isola per tutta la giornata di oggi. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Una task force a presidio delle fermate degli autobus

Forze dell'ordine e steward coordinati dalla prefettura

LA SICUREZZA **ANCONA** Livello massimo di attenzione sul fronte sicurezza per la prossima settimana. Il rientro a scuola metterà a dura prova l'attività di monitoraggio delle forze dell'ordine, tanto che ieri il prefetto Antonio D'Acunzio ha presieduto in videoconferenza una riunione di coordinamento dei vertici di polizia. Nel corso del briefing il prefetto ha illustrato i contenuti del piano operativo che è stato predisposto in vista della ripresa delle attività didattiche in presenza. I controlli si concentreranno soprattutto nei luoghi di maggior concentrazione durante le ore di punta: in prossimità delle fermate degli autobus, nei terminal e nelle stazioni ferroviarie. Il lavoro della polizia locale sarà supportato dall'attività degli steward che si adopereranno per verificare che all'interno dei mezzi di trasporto non si verificano assembramenti. Sempre durante la riunione si è stabilito che durante il fine settimana saranno intensificati i controlli sul rispetto dei protocolli di sicurezza all'interno del **porto** di **Ancona**. Dunque la task force si prepara a diventare operativa. L'amministrazione comunale si sta inoltre adoperando con la Polizia locale e con i volontari della Protezione Civile per tenere sotto osservazione le fermate degli autobus più frequentate con lo scopo di favorire il mantenimento della distanza interpersonale tra gli utenti del servizio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Uscita dal porto: verso la progettazione definitiva, sul piatto ci sono 99 milioni di euro

Incontro tra l'ad di Anas e il governatore: avanti col raddoppio della Statale 16

Summit a Roma, nella sede centrale dell' Anas, tra il governatore delle Marche, Francesco Acquaroli, l' assessore regionale alle Infrastrutture, Francesco Baldelli, l' amministratore delegato e direttore generale di Anas, Massimo Simonini, l' amministratore delegato di Quadrilatero, Eutimio Mucilli. «Un incontro costruttivo e particolarmente proficuo - dice Acquaroli - presto ci riaggeremo in una nuova occasione di confronto». L' occasione è stata utile per fare il punto sulle infrastrutture e sulle arterie strategiche territoriali. A partire dall' uscita del porto di Ancona

sono state approfondite tutte le necessità di investimento sulle principali opere stradali che riguardano la regione. Gli investimenti attivati nelle Marche ammontano a quasi 2,2 miliardi di euro tra lavori ultimati, in corso e programmati per nuove costruzioni e manutenzione della rete stradale esistente. Per quanto riguarda le nuove opere, nei prossimi giorni sarà pubblicato il bando di gara per l' affidamento dei lavori di raddoppio della SS16 "Adriatica" ad Ancona (primo stralcio tra Falconara e Torrette) per un investimento complessivo di 250 milioni di euro. Tra i lavori programmati, da segnalare l' adeguamento a due corsie della galleria della Guinza, per 86 milioni di euro, il cui progetto definitivo è attualmente in fase autorizzativa presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Per il collegamento "Porto di Ancona-SS16" è in fase di affidamento la progettazione definitiva per un importo lavori di 99,61 milioni di euro. La Regione ha evidenziato la strategicità del collegamento delle aree interne pensando anche a una collaborazione per il completamento della Mezzana da Fermo ad Offida e per la realizzazione della Pedemontana delle Marche nei tratti Fabriano-Sassoferrato - E78 e Sforzacosta-Sarnano.



## Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Fumata nera per la terza corsia in A14, Baldelli: «Chiediamo la modifica del piano industriale di Aspi»

Annalisa Appignanesi

ANCONA - «Chiediamo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di intervenire al più presto per chiedere la modifica del nuovo piano industriale di Autostrade per l'Italia valido per il prossimo quinquennio». L'assessore regionale alle Infrastrutture Francesco Baldelli annuncia l'intervento della Regione Marche dopo aver appreso che il piano non contempla la realizzazione della terza corsia sul tratto dell'A14 che dalle Marche arriva fino in Puglia. Una notizia che arriva come una doccia fredda per le Marche che scontano tempi di percorrenza più elevati nel tratto che va da Porto Sant'Elpidio al sud della regione. Una porzione di autostrada che sembra non trovare pace, dopo i mesi di disagi e traffico intenso dello scorso periodo estivo a seguito del sequestro dei Viadotti da parte della Procura di Avellino. «Il Corridoio **Adriatico** è fondamentale per porre rimedio al ritardo infrastrutturale autostradale nel sud delle Marche. Con questa decisione, Aspi (Autostrade per l'Italia, ndr) sembra voler rinviare un intervento che, invece, si configura prioritario per la fascia Adriatica». L'assessore alle Infrastrutture aggiunge: «Chiediamo al governo e al ministero di intervenire e respingere questo rinvio nella previsione e realizzazione dell'opera. Un intervento fondamentale che rientra nel disegno strategico già sottoscritto dalla Regione Marche con Abruzzo, Molise e Puglia». L'intesa per lo sviluppo del Corridoio **Adriatico** è stata infatti siglata il 24 ottobre 2020. Francesco Baldelli Le Marche confidavano nella terza corsia, una speranza che per ora sembra dover restare sulla carta e che penalizza la regione sia dal punto di vista turistico che economico più in generale. «Sicuramente questa decisione danneggia le Marche anche nei rapporti economici con il sud Italia» spiega Baldelli, nel sottolineare che questo rinvio «va ad aggiungersi ad altri ritardi, come quello che ha penalizzato per troppo tempo l'accessibilità al porto di Ancona. Mettendo insieme questi gap - prosegue Baldelli - in un momento economicamente così delicato, l'economia marchigiana rischia di essere penalizzata da scelte incomprensibili. Una economia già provata da sisma e pandemia». L'assessore comunica che la Regione «sta già avviando un confronto con il ministero» per sollecitare un intervento, «lo stesso governatore Francesco Acquaroli si è immediatamente attivato affinché Autostrade cambi questo piano. In tal senso, ci sono già una corrispondenza e contatti in corso». In ballo con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti c'è anche la questione della guida dell'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**. Anche su questo fronte, a domanda specifica, Baldelli annuncia il pressing della Giunta: «Pensiamo debba essere adottata una decisione basata sui numeri e sulle potenzialità inespresse del nostro porto che deve trovare lo sviluppo che merita».

Questo sito utilizza i cookies per offrirti una migliore esperienza di navigazione sul sito. Continuando a navigare accetti l'utilizzo dei cookies. [Maggiori informazioni](#)

**Fumata nera per la terza corsia in A14, Baldelli: «Chiediamo la modifica del piano industriale di Aspi»**

Questo te lo presento sul Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di Autostrade per l'Italia valido per il prossimo quinquennio. L'assessore regionale alle Infrastrutture Francesco Baldelli annuncia l'intervento della Regione Marche dopo aver appreso che il piano non contempla la realizzazione della terza corsia sul tratto dell'A14 che dalle Marche arriva fino in Puglia.

ANCONA - «Chiediamo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di intervenire al più presto per chiedere la modifica del nuovo piano industriale di Autostrade per l'Italia valido per il prossimo quinquennio. L'assessore regionale alle Infrastrutture Francesco Baldelli annuncia l'intervento della Regione Marche dopo aver appreso che il piano non contempla la realizzazione della terza corsia sul tratto dell'A14 che dalle Marche arriva fino in Puglia. Una notizia che arriva come una doccia fredda per le Marche che scontano tempi di percorrenza più elevati nel tratto che va da Porto Sant'Elpidio al sud della regione. Una porzione di autostrada che sembra non trovare pace, dopo i mesi di disagi e traffico intenso dello scorso periodo estivo a seguito del sequestro dei Viadotti da parte della Procura di Avellino.

«Il Corridoio **Adriatico** è fondamentale per porre rimedio al ritardo infrastrutturale autostradale nel sud delle Marche. Con questa decisione, Aspi (Autostrade per l'Italia, ndr) sembra voler rinviare un intervento che, invece, si configura prioritario per la fascia Adriatica». L'assessore alle Infrastrutture aggiunge: «Chiediamo al governo e al ministero di intervenire e respingere questo rinvio nella previsione e realizzazione dell'opera. Un intervento fondamentale che rientra nel disegno strategico già sottoscritto dalla Regione Marche con Abruzzo, Molise e Puglia». L'intesa per lo sviluppo del Corridoio **Adriatico** è stata infatti siglata il 24 ottobre 2020.

La Regione confidava nella terza corsia, una speranza che per ora sembra dover restare sulla carta e che penalizza la regione sia dal punto di vista turistico che economico più in generale. «Sicuramente questa decisione danneggia le Marche anche nei rapporti

## Dall' Authority garanzie per le agenzie marittime

PORTO Incontro proficuo tra il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino e i rappresentanti di Asamar, l' associazione delle Agenzie Marittime del Lazio. Sul tappeto una serie di richieste e criticità che l' associazione, guidata da Carlo Alberto Palomba, ha sottoposto al numero uno di Molo Vespucci nell' ottica del rilancio dello scalo. Dall' aumento dei container, indicato come primo obiettivo, a un ampliamento degli orari di servizio di Dogana e Guardia di finanza per migliorare assistenza e controlli per i crocieristi e rendere più snella la consegna delle provviste di bordo, anche per i traghetti, fino all' apertura 24 ore su 24 del varco nord, attualmente limitata alle sole ore diurne. Questi alcuni dei punti trattati, ai quali gli agenti marittimi hanno aggiunto anche la richiesta di una soluzione del conflitto tra Rtc e Cfft, ma anche il rapido completamento delle infrastrutture portuali e un maggior coordinamento con Regione e ministeri. «Siamo consci che il raggiungimento di tutti gli obiettivi è compito arduo - scrive in una nota Asamar - ma abbiamo ricevuto la rassicurazione che il presidente farà di tutto per affrontare e risolvere i problemi. Quest' associazione sarà al fianco di Musolino, di concerto con la Capitaneria, per rendere il porto attrattivo per gli armatori, i proprietari dei carichi, i crocieristi e i passeggeri. Abbiamo l' impressione che, finalmente, si abbia la concreta possibilità che qualcosa possa davvero cambiare. Abbiamo avuto la percezione di parlare con una persona veramente preparata nel campo dello shipping e, soprattutto, sorprendentemente già a conoscenza di tutti i problemi del nostro porto». Tra le vertenze ereditate da Musolino, anche quella riguardante gli autisti del navettamento crocieristi ex Royal Bus, che hanno protocollato una nuova richiesta di aiuto all' Adsp. Gli autisti lamentano «una retribuzione inferiore rispetto a quella dovuta. Il nostro stipendio si è ridotto a poche centinaia di euro, siamo disperati perché non ce la facciamo più a sostenere le nostre famiglie e siamo pronti ad assumere iniziative eclatanti». Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Lavoro, Viacard, aggiornamenti: tutti i nodi irrisolti dell' Assotir

AUTOTRASPORTO Il bilancio 2020 di Assotir si chiude con diverse problematiche sul piatto, ma anche con qualche soddisfazione. Ieri se ne è parlato in una conferenza stampa on line con Patrizio Loffarelli, in rappresentanza del Consorzio trasportatori Civitavecchia, e Claudio Donati, segretario di Assotir a fare gli onori di casa. Ospite illustre, il neo insediato presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino. È stata l' occasione per chiudere un anno difficile e aprirne uno nuovo cercando di raccogliere quanto seminato nei mesi scorsi. Si parte dalle grane: allo scoppio della pandemia, erano pronti per partire i corsi di aggiornamento che si tengono fra febbraio e maggio. «Non c' è stato tempo né modo di riorganizzare spiega Loffarelli poiché le priorità sono cambiate. E questo vuoto formativo oggi si fa sentire». A proposito di priorità cambiate: da Assotir hanno preso carta e penna per avere una interlocuzione con le istituzioni: «Si è chiesto a sindaco e consiglieri un modo per ripartire subito e, tramite la commissione Lavoro del Pincio, si è cercato di attuare un principio di priorità per i civitavecchiesi. Fra le stazioni appaltanti individuate, hanno risposto solo dalla discarica attraverso la movimentazione terra». Altra nota dolente, il mezzo milione di euro stanziato dalla Regione per le Viacard al fine di dirottare il traffico pesante dai centri urbani di Civitavecchia e Santa Marinella sulla A12 ma mancando le convenzioni con i comuni, i fondi sono ancora bloccati. «Molo Vespucci ha contribuito riprende Loffarelli affinché si sviluppasse i protocolli fra le imprese locali e gli interporti, si è discusso della viabilità interna allo scalo per evitare i colli di bottiglia e di problemi legati ai terminalisti per l' arrivo delle merci e non ultima la legalità». A tal proposito si aggancia Donati secondo cui «la Commissione permanente autotrasporto e la carta dei servizi, proposti da noi, rappresentano un modello da esportare anche in altri porti». Infine Musolino si è detto felice di subentrare nella presidenza della Commissione legalità, puntando su crescita e visione prospettica. Alessio Vellera © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Autotrasporto, un 2020 in trincea: Assotir non perde di vista gli obiettivi

È stato un 2020 in trincea per l'autotrasporto, come ribadito dal responsabile Infrastrutture e Portualità di Assotir e rappresentante al tavolo di partenariato Patrizio Loffarelli nel corso della quarta edizione di Un anno su strada, appuntamento annuale dedicato al settore. Un anno difficile, segnato dal Covid, che ha visto comunque la categoria sempre in prima linea, per garantire i servizi e per difendere il settore. Tre gli interlocutori primari per l'associazione. Il Comune, innanzitutto, dove è stato aperto un dialogo apposito in commissione Lavoro, ponendo l'accento sul tema della territorialità e iniziando colloqui con alcune stazioni appaltanti. Poi c'è la Regione, chiamata da Loffarelli e da Claudio Donati, segretario generale di Assotir, a chiudere l'iter per i rimborsi Viacard, dopo l'approvazione a dicembre della destinazione di un finanziamento di 500mila euro, da ripartire in uguale misura tra i Comuni di Civitavecchia e Santa Marinella. Infine l'Autorità di sistema portuale, con il neo presidente Pino Musolino che ha garantito piena collaborazione ad Assotir. "L'autotrasporto - ha confermato Musolino - è un elemento fondamentale del sistema porto. Oggi dobbiamo pensare tutti un po' più in grande, riposizionando i porti del Lazio nella loro giusta dimensione, in maniera concreta: bisogna oggi costruire insieme il percorso per giocare la partita sulle merci, con realismo». Un aspetto condiviso da Assotir che, in questi anni, ha portato avanti battaglie, lotte come quella per tutelare la linea con la Sardegna, e progetti - come il protocollo di intesa con l'Interporto o la commissione permanente su trasparenza e legalità per l'autotrasporto - proprio per migliorare i servizi, la competitività, la risposta da garantire al mercato. Con un occhio sempre puntato all'istituzione della Carta dei servizi, idea lanciata nel 2019 rimandata poi per la pandemia. Da qui si dovrà ripartire.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Civitavecchia-Orte, per il sindaco Tedesco ed il consigliere regionale Minnucci ora bisogna accelerare

La notizia della nomina dell'ingegner Ilaria Coppa, di Anas, a commissaria del completamento della trasversale Civitavecchia - Orte, è da accogliere con molta soddisfazione. Ne è convinto il consigliere regionale del Pd Emiliano Minnucci. «La neo commissaria vigilerà sull'esecuzione e la realizzazione dell'opera chele è stata affidata - ha spiegato - per questo, anche per questo, è necessario sbloccare il cantiere rapidamente perché parliamo di un'opera strategica non solo per il porto di Civitavecchia e per l'area a nord di Roma, ma per tutto il sistema di mobilità dell'Italia centrale». Anche il sindaco Ernesto Tedesco rivolge gli auguri di buon lavoro all'ingegner Ilaria Coppa, che ricorda aver già lavorato per la progettazione dell'opera per conto di Anas. «Ciò che ci attendiamo è una accelerazione, anche attraverso un giusto ma, soprattutto, rapido confronto con i territori - ha commentato Tedesco - sappiamo che il commissario conosce l'opera e quindi consideriamo ben riposto l'auspicio di una veloce risoluzione, ora che vi sono tutti gli strumenti necessari ci sono per la soluzione dei problemi che finora hanno impedito la realizzazione dei 16 chilometri mancanti. Il futuro di Civitavecchia passa anche attraverso l'ultimazione di questa fondamentale opera viaria. Sbrighiamoci».

**4 CIVITAVECCHIA**

**INFRASTRUTTURE**

**Civitavecchia-Orte, per il sindaco Tedesco ed il consigliere regionale Minnucci ora bisogna accelerare**

**Autotrasporto, un 2020 in trincea: Assotur non perde di vista gli obiettivi**

**Asamar Lazio, sette punti per rilanciare il network**

**ISTITUTO SANTA SOFIA**  
Civitavecchia, Via S. Giovanni Bosco 3  
**VIRTUAL TOUR**  
[https://poly.google.com/view/4Ea6NduN\\_hu](https://poly.google.com/view/4Ea6NduN_hu)  
**ISCRIZIONI APERTE**  
Scuola infanzia e Scuola primaria  
a.s. 2021 - 2022  
Per info da lun a ven dalle 9 alle 12  
tel 33370 33 477  
mail [coordinamentodidatticosofia@gmail.com](mailto:coordinamentodidatticosofia@gmail.com)  
<https://www.santatosofiaonlinecivitavecchia.com/>  
FB Istituto Santa Sofia - scuola infanzia e primaria - Civita vecchia

## Trasversale Orte- Civitavecchia, Mazzola: "Sarebbe stato opportuno un commissario super partes"

«Spero che rivaluti serenamente e senza condizionamenti politici locali le varie soluzioni prospettate ed esistenti, ascoltando in primis il territorio»  
 Condividi TARQUINIA - L' ex sindaco di Tarquinia Mauro Mazzola nutre forti perplessità sulla opportunità di nominare come commissario la stessa progettista del tracciato verde bocciato dalla Corte di giustizia europea.  
 «Quando la politica non conosce l' opportunità - esordisce Mazzola - Quando ho appreso la notizia della nomina del commissario per la costruzione della trasversale 675, sono rimasto veramente basito dato che la scelta è ricaduta sulla progettista del così conteso e contestato 'tracciato verde'. Credo sarebbe stato opportuno, questa volta, nominare un commissario 'super partes', un tecnico che non avesse partecipato alla stesura e alla progettazione del tracciato 'verde' e che non avesse fatto parte di coloro che hanno presentato ricorso contro tale tracciato. Inoltre, nonostante nutra verso tale persona, stima professionale, ricordo scarsa capacità di confrontarsi e di dialogare positivamente con l' ente locale, le associazioni di categoria e con gli imprenditori locali, con coloro, cioè, che vivono, conoscono e lavorano nel territorio».

«Più volte - dice Mazzola - ho sostenuto, infatti, che sia stata la mancanza di una dialettica chiara e di confronto dei tecnici e della politica provinciale e regionale la motivazione principale del ritardo nella costruzione della indispensabile trasversale. Una infrastruttura determinante per lo sviluppo dell' economia del nostro territorio e del nostro litorale, del turismo, del porto di Civitavecchia. Un' opera che in tanti vogliamo vedere realizzata. Oggi, dopo la sentenza della Corte Europea che di fatto ha bocciato il tracciato verde, sarebbe stato opportuno nominare un commissario un tecnico 'libero' dalle precedenti proposte progettuali, poi contestate ed oggetto di ricorso. Spero vivamente di sbagliarmi. Spero che il commissario nominato rivaluti serenamente e senza condizionamenti politici locali le varie soluzioni prospettate ed esistenti, ascoltando in primis il 'territorio', così da accelerare veramente la costruzione della trasversale. Già 5 anni fa sostenni che perseverando sull' idea progettuale del tracciato verde, si sarebbe sicuramente incappati in tantissimi ricorsi da parte di imprenditori locali e associazioni ambientaliste in difesa del territorio. Non fui ascoltato e il risultato è sotto gli occhi di tutti: quello che avevo previsto si è avverato e si è rimasti bloccati per cinque lunghi anni. Oggi si continuerà sulla stessa linea? Mi auguro che, questa volta, i rappresentanti politici del territorio, le associazioni di categoria e dei lavoratori facciano un' attenta valutazione dei danni e dei benefici, in termini tecnici, economici ed anche dei tempi di realizzazione. Continuare a non ascoltare il territorio e perseverare sempre sul tracciato verde, porterà altri ricorsi e altri ritardi. Bisogna evitarli, aggirarli, non fare muro contro muro. Sbagliare è umano, perseverare è diabolico».



## Adsp, Asamar Lazio incontra Musolino: sette i punti su cui agire

Il presidente Carlo Alberto Palomba: "Abbiamo ricavato la netta impressione che, finalmente, si abbia la concreta possibilità che qualcosa possa veramente cambiare" Condividi CIVITAVECCHIA - Sette punti su cui agire. Sette questioni aperte da risolvere e dalle quali ripartire per rilanciare il network. Sono quelle al centro delle oltre due ore di incontro, ieri mattina a Molo Vespucci, tra Asamar Lazio - Associazione delle Agenzie Marittime del Lazio - ed il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale **Pino Musolino**. Ad elencare i punti è stato il presidente Carlo Alberto Palomba. Si parte dal raggiungimento di un numero di Teu movimentati degno di un porto come quello di Civitavecchia. "Dovrebbe essere il primo obiettivo da raggiungere - ha spiegato - dal momento che attualmente il mercato di Roma è servito principalmente da altri porti del Tirreno. Ne gioverebbero, oltre agli agenti marittimi, anche i doganalisti, i trasportatori e, a cascata, tutti gli attori della catena logistica che hanno interessi in questa tipologia di traffici. Come suggerito dal Direttore Generale dell' Agenzia delle Dogane Marcello Minenna, un ampliamento degli orari di servizio della Dogana e della Guardia di Finanza . In questo modo i crocieristi che terminano la loro crociera a Civitavecchia (avendo la nave seguito un itinerario extracomunitario) potrebbero sbarcare a nave ormeggiata per raggiungere i voli a FCO, senza dover aspettare l' orario attualmente definito dagli Uffici Doganali, non prima delle ore 07:00, per l' arrivo dei funzionari doganali. Ugualmente, le provviste destinate alle navi traghetto ed alle navi da crociera sarebbero sdoganate e pronte subito all' imbarco in tempo utile per conciliare le molteplici esigenze operative connesse. Inoltre, si eviterebbero lunghe attese nella procedura doganale di sdoganamento dei container, che potrebbero anticipare notevolmente l' uscita dal terminal o l' imbarco sulle navi feeder e, last but not least, gli autisti non dovrebbero sostare tutta la notte nel nostro porto. L' apertura del varco nord 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 a Civitavecchia , che garantirebbe un flusso continuo di merce e mezzi che al momento è garantito solo in orario diurno, salvo presentazione di costose richieste di fuori orario. La risoluzione del conflitto tra Rtc e Cfft tuttora in essere, che porti ad una ragionevole soddisfazione di entrambe le società, ma che soprattutto faccia conseguire ai nostri porti un consistente rilancio di un settore estremamente importante e attualmente sottodimensionato. Il veloce completamento delle infrastrutture portuali tuttora in fieri, perché possa contribuire fattivamente alla crescita di tutti i settori, dalle merci ai passeggeri, inclusi ovviamente i crocieristi. Un maggior coordinamento a livello regionale e ministeriale , che contribuisca al rapido completamento delle infrastrutture che garantiscono il collegamento dei nostri porti alle attività produttive e alle aree turistiche della nostra regione. L' ultimazione della realizzazione del nuovo piazzale a Gaeta , inaugurato ma non ancora completato". Questi solo alcuni dei problemi che si è chiesto di affrontare al più presto. L' associazione si è resa disponibile a riunirsi periodicamente, insieme agli altri attori del cluster portuale e all' Adsp, per affrontare di volta in volta le questioni che appaiano di comune interesse ed essere partecipi delle soluzioni che possono essere proposte. "Siamo perfettamente consci che il raggiungimento di tutti gli obiettivi richiesti in breve tempo è un compito estremamente arduo - ha aggiunto Palomba - ma abbiamo quantomeno ricevuto la rassicurazione che il Presidente farà di tutto per affrontare e risolvere i problemi nel rispetto di tutti i ruoli e delle istituzioni che, a vario modo, intervengono nei processi logistici ed operativi. Sicuramente questa Associazione sarà al fianco del presidente **Musolino**, sempre di concerto con la Capitaneria di Porto che ha il ruolo di garante della



Il presidente Carlo Alberto Palomba: "Abbiamo ricavato la netta impressione che, finalmente, si abbia la concreta possibilità che qualcosa possa veramente cambiare" Condividi CIVITAVECCHIA - Sette punti su cui agire. Sette questioni aperte da risolvere e dalle quali ripartire per rilanciare il network. Sono quelle al centro delle oltre due ore di incontro, ieri mattina a Molo Vespucci, tra Asamar Lazio - Associazione delle Agenzie Marittime del Lazio - ed il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale **Pino Musolino**. Ad elencare i punti è stato il presidente Carlo Alberto Palomba. Si parte dal raggiungimento di un numero di Teu movimentati degno di un porto come quello di Civitavecchia. "Dovrebbe essere il primo obiettivo da raggiungere - ha spiegato - dal momento che attualmente il mercato di Roma è servito principalmente da altri porti del Tirreno. Ne gioverebbero, oltre agli agenti marittimi, anche i doganalisti, i trasportatori e, a cascata, tutti gli attori della catena logistica che hanno interessi in questa tipologia di traffici. Come suggerito dal Direttore Generale dell' Agenzia delle Dogane Marcello Minenna, un ampliamento degli orari di servizio della Dogana e della Guardia di Finanza . In questo modo i crocieristi che terminano la loro crociera a Civitavecchia (avendo la nave seguito un itinerario extracomunitario) potrebbero sbarcare a nave ormeggiata per raggiungere i voli a FCO, senza dover aspettare l' orario attualmente definito dagli Uffici Doganali, non prima delle ore 07:00, per l' arrivo dei funzionari doganali. Ugualmente, le provviste destinate alle navi traghetto ed alle navi da crociera sarebbero sdoganate e pronte subito all' imbarco in tempo utile per conciliare le molteplici esigenze operative connesse. Inoltre, si eviterebbero lunghe attese nella procedura doganale di sdoganamento dei container, che potrebbero anticipare notevolmente l' uscita dal terminal o l' imbarco sulle navi feeder e, last but not least, gli autisti non dovrebbero sostare tutta la notte nel nostro porto. L' apertura del varco nord 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 a Civitavecchia , che garantirebbe un flusso continuo di merce e mezzi che al momento è garantito solo in orario diurno, salvo presentazione di costose richieste di fuori orario. La risoluzione del conflitto tra Rtc e Cfft tuttora in essere, che porti ad una ragionevole soddisfazione di entrambe le società, ma che soprattutto faccia conseguire ai nostri porti un consistente rilancio di un settore estremamente importante e attualmente sottodimensionato. Il veloce completamento delle infrastrutture portuali tuttora in fieri, perché possa contribuire fattivamente alla crescita di tutti i settori, dalle merci ai passeggeri, inclusi ovviamente i crocieristi. Un maggior coordinamento a livello regionale e ministeriale , che contribuisca al rapido completamento delle infrastrutture che garantiscono il collegamento dei nostri porti alle attività produttive e alle aree turistiche della nostra regione. L' ultimazione della realizzazione del nuovo piazzale a Gaeta , inaugurato ma non ancora completato". Questi solo alcuni dei problemi che si è chiesto di affrontare al più presto. L' associazione si è resa disponibile a riunirsi periodicamente, insieme agli altri attori del cluster portuale e all' Adsp, per affrontare di volta in volta le questioni che appaiano di comune interesse ed essere partecipi delle soluzioni che possono essere proposte. "Siamo perfettamente consci che il raggiungimento di tutti gli obiettivi richiesti in breve tempo è un compito estremamente arduo - ha aggiunto Palomba - ma abbiamo quantomeno ricevuto la rassicurazione che il Presidente farà di tutto per affrontare e risolvere i problemi nel rispetto di tutti i ruoli e delle istituzioni che, a vario modo, intervengono nei processi logistici ed operativi. Sicuramente questa Associazione sarà al fianco del presidente **Musolino**, sempre di concerto con la Capitaneria di Porto che ha il ruolo di garante della

sicurezza delle navi e delle persone nei nostri porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, per supportarlo in tutti i processi decisionali



## CivOnline

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

per possano rendere i nostri porti attrattivi per gli armatori, i proprietari dei carichi, i crocieristi ed i passeggeri. L'auspicio è che i nostri porti diventino il centro occupazionale dal quale le nostre città non possono prescindere, per contribuire a dare finalmente un valido aiuto e respiro alle centinaia di famiglie che, a livello locale, in tutti i nostri porti, vivono di shipping. Al termine delle oltre due ore di intenso e fruttuoso colloquio, vogliamo sottolineare che abbiamo ricavato la netta impressione che, finalmente, si abbia la concreta possibilità che qualcosa possa veramente cambiare. Abbiamo avuto la percezione di parlare con una persona veramente preparata nel campo dello shipping, conscia del ruolo primario degli agenti marittimi nella catena logistico-operativa dello shipping e, soprattutto - ha concluso il presidente Asamar - sorprendentemente già a conoscenza di tutti problemi che i nostri porti si portano dietro, irrisolti, da diversi anni".

## Assotir: "Più che un anno su strada, un 2020 in trincea"

Condividi CIVITAVECCHIA - "Più che un anno su strada, un anno in trincea". Così il responsabile Infrastrutture e Portualità di Assotir e rappresentante dell'autotrasporto al tavolo di Partenariato dell' Adsp, Patrizio Loffarelli, ha definito questo difficile 2020 da poco concluso in apertura di "Un anno su strada", l' appuntamento giunto alla sua quarta edizione attraverso il quale l' associazione fa il punto sull' autotrasporto locale. Un anno difficile, segnato dall' emergenza Covid, che ha visto comunque la categoria sempre in prima linea, per garantire ii servizi e per difendere il settore. Un anno in cui si è dovuto mettere da parte il capitolo legato alla formazione del personale viaggiante, che solitamente si sviluppa tra i mesi di gennaio e maggio, coincisi con il lockdown; formazione che comunque, ha assicurato Loffarelli, riprenderà al più presto perché ritenuta fondamentale. Tre gli interlocutori primari con cui l' associazione si interfaccia quotidianamente. Il Comune, innanzitutto, dove è stato aperto un dialogo apposito in commissione Lavoro. "Abbiamo posto l' accento - ha spiegato Loffarelli - sul tema della territorialità: imprese di Civitavecchia e del comprensorio si servano delle imprese di Civitavecchia e del comprensorio, attraverso un circolo virtuoso che possa generare occupazione e sviluppo. Abbiamo già avuto contatti con qualche stazione appaltante, il lavoro non è ancora concluso". Poi c' è la Regione, che sia Loffarelli che Claudio Donati, segretario generale di Assotir, sollecitano affinché si chiuda l' iter per i rimborsi Viacard. A dicembre, infatti, la Pisana approvato la destinazione di un finanziamento di 500mila euro, da ripartire in uguale misura tra i Comuni di Civitavecchia e Santa Marinella. Ma serve un protocollo di intesa proprio tra i due comuni e la Regione per definire le modalità di ripartizione e di utilizzo: protocollo di cui ancora non c' è traccia. "L' autotrasporto chiede attenzione - ha infatti sottolineato Donati - questo non significa assistenza, ma fare squadra per una ripresa positiva ed uno sviluppo sinergico". Sinergia che resta un punto fondamentale anche nel rapporto con l' Autorità di sistema portuale, terzo interlocutore per l' autotrasporto. La presenza alla conferenza stampa del neo presidente di Molo Vespucci **Pino Musolino** ha certificato proprio l' apertura dell' Authority al dialogo e alla collaborazione con Assotir. "L' autotrasporto - ha confermato **Musolino** - è un elemento fondamentale del sistema porto. Rendere efficiente l' intera catena, aumentare la capacità di proiezione del porto nel retroporto e sul territorio, puntare alla sostenibilità sono solo alcuni a cui dobbiamo tendere. Soprattutto dobbiamo pensare tutti un po' più in grande, riposizionando i porti del Lazio nella loro giusta dimensione, in maniera concreta: bisogna oggi costruire insieme il percorso per giocare la partita sulle merci, con realismo certo, facendo del network un riferimento così come lo è per il settore delle crociere". Un aspetto condiviso da Assotir che, in questi anni, ha portato avanti battaglie, lotte come quella per tutelare la linea con la Sardegna, e progetti proprio per migliorare i servizi, la competitività, la risposta da garantire al mercato. Tutto questo attraverso un' attenzione costante sul territorio, il rapporto con i terminalisti, il protocollo di intesa tra Consorzio Autotrasportatori, Interporti di Civitavecchia e Santa Palomba, la proposta accolta dall' Adsp della commissione permanente per la trasparenza e la legalità sull' autotrasporto. Con un occhio sempre puntato all' istituzione della Carta dei servizi, idea lanciata nel 2019 rimandata poi per la pandemia. Da qui si dovrà ripartire.





### Trasversale, Minnucci: "Ora velocizzare il completamento dell' opera"

Condividi **CIVITAVECCHIA** - La notizia della nomina dell' ingegner Ilaria Coppa, di Anas, a commissario del completamento della trasversale **Civitavecchia** - Orte, è da accogliere con molta soddisfazione. Ne è convinto il consigliere regionale del Pd Emiliano Minnucci. "La neo commissaria vigilerà sull' esecuzione e la realizzazione dell' opera chele è stata affidata - ha spiegato - per questo, anche per questo, è necessario sbloccare il cantiere rapidamente perchè parliamo di un' opera strategica non solo per il **porto** di **Civitavecchia** e per l' area a nord di Roma, ma per tutto il sistema di mobilità dell' Italia centrale".



## Trasversale Civitavecchia-Orte, Giulivi: «Esistono alternative al tracciato verde. Serve un progetto più rispettoso del territorio e più utile alla comunità»

Condividi TARQUINIA - Un progetto più rispettoso del territorio e più utile alla comunità per la realizzazione di un' infrastruttura attesa da decenni. E' questo l' auspicio del sindaco di Tarquinia Alessandro Giulivi all' indomani della nomina del commissario straordinario che dovrà occuparsi del completamento della trasversale **Civitavecchia** - Orte nell' ultimo tratto che dallo svincolo per Monte Romano conduce fino al **porto** di **Civitavecchia**.

Circa 18 chilometri di superstrada che non hanno ancora trovato il giusto tracciato. 'Abbiamo appreso in queste ore che il Governo ha nominato il commissario straordinario per portare a termine il tronco finale della SS675 Umbro-Laziale - afferma il sindaco di Tarquinia Alessandro Giulivi - A lavorare al completamento della trasversale è stata designata l' ingegnere Ilaria Coppa, responsabile pianificazione trasportistica e classificazione rete Anas. Alla professionista diamo il benvenuto per questo nuovo e delicato incarico conferitogli'. 'Siamo consapevoli che il lavoro da fare è ancora molto - aggiunge il primo cittadino etrusco - da un lato abbiamo l' urgenza del completamento della SS675 rimasta bloccata per molti anni, dall' altro l'

obbligo di tutelare uno dei posti più belli e naturalistici del nostro territorio, la Valle del Mignone. Siamo convinti che la città di Tarquinia merita di vedere al più presto l' avvio di un progetto di completamento della superstrada, ma più rispettosa del territorio e più utile alla comunità'. 'Un progetto che - sottolinea Giulivi - come abbiamo spesso ribadito nel corso di questi anni, per noi, non potrà essere in alcun modo il tracciato verde. Questo perché non prevede uscite per la nostra città ed ha un forte impatto in un' area naturale ( la Valle del Mignone ndr) conservata anche dalle direttive europee e che deve essere preservata'. 'Il tracciato verde - spiega il sindaco Giulivi - ha delle criticità che hanno determinato, ricordiamolo, la bocciatura dalla Corte di giustizia europea che ha riconosciuto l' esistenza di un' alternativa al passaggio nella Valle del Mignone. Nel corso di questi anni sono stati avviati e pianificati tanti progetti rivolti alla tutela di questa area, dal ripristino della vecchia ferrovia turistica Orte-**Civitavecchia**, all' istituzione dell' Ecomuseo. Oltre i progetti di rilievo internazionale messi in campo dalla Lipu per la salvaguardia delle specie di uccelli di interesse comunitario che nidificano e frequentano quell' area proposta nel tracciato'. «Se il nome dell' ingegner Coppa sarà confermato - conclude il sindaco Giulivi - chiederemo un incontro al commissario straordinario, per portare all' attenzione del Governo, le nostre ragioni: le alternative al tracciato verde esistono e si possono attuare, come l' eventualità di stralciare il progetto in più lotti ed avviare l' aggiramento di Monte Romano, ma non verso la Valle del Mignone, risolvendo il grande problema esistente, che vede una superstrada attraversare un paese come quello di Monte Romano dove ancora oggi migliaia di mezzi pesanti e autoveicoli devono aspettare il proprio turno per attraversare il paese'.



## Asamar Lazio ha incontrato il neo Presidente dell' AdSP Tirreno Centro Settentrionale Musolino

(FERPRESS) Roma, 22 GEN La Asamar Lazio Associazione delle Agenzie Marittime del Lazio ha incontrato ieri mattina il neo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Dott. **Pino Musolino**. Questa associazione riferisce una nota di Asamar ha elencato le questioni che sono tuttora sul tavolo, pronte per essere affrontate, e gli ambiti di intervento su cui l'AdSP, a parere dell'ASAMAR Lazio, dovrebbe maggiormente focalizzarsi: Il raggiungimento di un numero di TEU movimentati essere degno di un porto come quello di Civitavecchia dovrebbe essere il primo obiettivo da raggiungere, dal momento che attualmente il mercato di Roma è servito principalmente da altri porti del Tirreno. Ne gioverebbero, oltre agli agenti marittimi, anche i doganalisti, i trasportatori e, a cascata, tutti gli attori della catena logistica che hanno interessi in questa tipologia di traffici; Come suggerito dal Direttore Generale dell'Agenzia delle Dogane Marcello Minenna, un ampliamento degli orari di servizio della Dogana e della Guardia di Finanza. In questo modo i crocieristi che terminano la loro crociera a Civitavecchia (avendo la nave seguito un itinerario extracomunitario) potrebbero sbarcare a nave ormeggiata per raggiungere i voli a FCO, senza dover aspettare l'orario attualmente definito dagli Uffici Doganali, non prima delle ore 07:00, per l'arrivo dei funzionari doganali. Ugualmente, le provviste destinate alle navi traghetto ed alle navi da crociera sarebbero sdoganate e pronte subito all'imbarco in tempo utile per conciliare le molteplici esigenze operative connesse. Inoltre, si eviterebbero lunghe attese nella procedura doganale di sdoganamento dei container, che potrebbero anticipare notevolmente l'uscita dal terminal o l'imbarco sulle navi feeder e, last but not least, gli autisti non dovrebbero sostare tutta la notte nel nostro porto; L'apertura del varco nord 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 a Civitavecchia, che garantirebbe un flusso continuo di merce e mezzi che al momento è garantito solo in orario diurno, salvo presentazione di costose richieste di fuori orario; La risoluzione del conflitto tra RTC e CFFT tuttora in essere, che porti ad una ragionevole soddisfazione di entrambe le società, ma che soprattutto faccia conseguire ai nostri porti un consistente rilancio di un settore estremamente importante e attualmente sottodimensionato; Il veloce completamento delle infrastrutture portuali tuttora in fieri, perché possa contribuire fattivamente alla crescita di tutti i settori, dalle merci ai passeggeri, inclusi ovviamente i crocieristi; Un maggior coordinamento a livello regionale e ministeriale, che contribuisca al rapido completamento delle infrastrutture che garantiscono il collegamento dei nostri porti alle attività produttive e alle aree turistiche della nostra regione; L'ultimazione della realizzazione del nuovo piazzale a Gaeta, inaugurato ma non ancora completato. Questi sono solo alcuni dei problemi che devono essere affrontati al più presto. L'associazione si è resa disponibile a riunirsi periodicamente, insieme agli altri attori del cluster portuale e all'AdSP, per affrontare di volta in volta le questioni che appaiano di comune interesse ed essere partecipi delle soluzioni che possono essere proposte. Siamo perfettamente consci che il raggiungimento di tutti gli obiettivi richiesti in breve tempo è un compito estremamente arduo, ma abbiamo quantomeno ricevuto la rassicurazione che il Presidente farà di tutto per affrontare e risolvere i problemi nel rispetto di tutti i ruoli e delle istituzioni che, a vario modo, intervengono nei processi logistici ed operativi. Sicuramente questa Associazione sarà al fianco del Presidente **Musolino**, sempre di concerto con la Capitaneria di Porto che ha il ruolo di garante della sicurezza delle navi e delle persone nei nostri porti di



Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, per supportarlo in tutti i processi decisionali per possano rendere i nostri porti attrattivi per gli armatori, i proprietari dei carichi, i crocieristi ed i passeggeri. L'auspicio è che i nostri porti diventino il centro occupazionale dal



## FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

quale le nostre città non possono prescindere, per contribuire a dare finalmente un valido aiuto e respiro alle centinaia di famiglie che, a livello locale, in tutti i nostri porti, vivono di shipping. Al termine delle oltre due ore di intenso e fruttuoso colloquio, vogliamo sottolineare che abbiamo ricavato la netta impressione che, finalmente, si abbia la concreta possibilità che qualcosa possa veramente cambiare. Abbiamo avuto la percezione di parlare con una persona veramente preparata nel campo dello shipping, conscia del ruolo primario degli agenti marittimi nella catena logistico-operativa dello shipping e, soprattutto, sorprendentemente già a conoscenza di tutti i problemi che i nostri porti si portano dietro, irrisolti, da diversi anni.

### AdSP Civitavecchia, Fit-Lazio plaude ai primi interventi

Da Marino Masucci, segretario generale di Fit-Lazio, riceviamo: ROMA Auspichiamo un incontro nel breve termine con il presidente Musolino per discutere di pianificazione e prospettive occupazionali. L'anno sembra iniziato all'insegna di ottimi auspici per il porto di Civitavecchia: apprendiamo positivamente che la Regione Lazio e il neo-presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, guardano nella stessa direzione, quella del potenziamento del traffico merci, che sollecitiamo da tempo come volano per l'economia del territorio regionale e nazionale. Ora va fatto tutto il possibile per aumentare la competitività e la capacità logistica e di stoccaggio dei porti del nostro territorio, aumentando l'attrattiva commerciale anche per quanto riguarda le merci del Canale di Suez. Lo sblocco di 1,1 miliardi di investimenti fino al 2040 da parte della Regione Lazio per la riqualificazione della banchina e dei binari ferroviari dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, si inserisce esattamente in questa direzione: quella del potenziamento dell'Economia del Mare e dell'intermodalità in una regione che ha nell'export il suo core-business. Data l'attuale vocazione crocieristica del porto di Civitavecchia, molte merci destinate al mercato romano e laziale arrivano via mare in porti di regioni limitrofe, che movimentano volumi maggiori 6 o 7 volte rispetto a quelli di cui si è occupato l'hub laziale nel 2019, per poi giungere su gomma sul nostro territorio: si tratta di un paradosso logistico, ambientale e competitivo, che va affrontato con una giusta strategia. L'auspicio è quello di incontrare nel breve termine il presidente dell'Autorità Portuale, per poter avviare un dialogo condiviso e costruttivo riguardante non soltanto la pianificazione e le strategie, ma anche la stabilità e lo sviluppo dell'occupazione, il dumping contrattuale, i cambiamenti nel lavoro alla luce della rapida evoluzione tecnologica che investe il settore. \* L'auspicio di Masucci è anche quello di tutte le categorie operative e lavorative del porto: peraltro il neo-presidente Pino Musolino ha già avviato, come abbiamo scritto, consultazioni a raggio sempre più allargato, sia per conoscere direttamente le istanze dei settori, sia per cucire la propria opera con quella del predecessore potenziando interventi concreti e rapporti sia interni all'AdSP che esterni. I commenti positivi ai primi approcci del presidente Musolino sembrano la migliore conferma che sia partito con il piede giusto.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Civitavecchia-Orte, per il sindaco Tedesco ed il consigliere regionale Minnucci ora bisogna accelerare

Condividi La notizia della nomina dell' ingegner Ilaria Coppa, di Anas, a commissario del completamento della trasversale **Civitavecchia** - Orte, è da accogliere con molta soddisfazione. Ne è convinto il consigliere regionale del Pd Emiliano Minnucci. «La neo commissaria vigilerà sull' esecuzione e la realizzazione dell' opera chele è stata affidata - ha spiegato - per questo, anche per questo, è necessario sbloccare il cantiere rapidamente perché parliamo di un' opera strategica non solo per il **porto** di **Civitavecchia** e per l' area a nord di Roma, ma per tutto il sistema di mobilità dell' Italia centrale». Anche il sindaco Ernesto Tedesco rivolge gli auguri di buon lavoro all' ingegner Ilaria Coppa, che ricorda aver già lavorato per la progettazione dell' opera per conto di Anas. «Ciò che ci attendiamo è una accelerazione, anche attraverso un giusto ma, soprattutto, rapido confronto con i territori - ha commentato Tedesco - sappiamo che il commissario conosce l' opera e quindi consideriamo ben riposto l' auspicio di una veloce risoluzione, ora che vi sono tutti gli strumenti necessari ci sono per la soluzione dei problemi che finora hanno impedito la realizzazione dei 16 chilometri mancanti. Il futuro di **Civitavecchia** passa anche attraverso l' ultimazione di questa fondamentale opera viaria. Sbrighiamoci». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

## Porti Campania, merci recuperano le perdite del 2020

Napoli. La situazione dei traffici dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale al mese di novembre è abbastanza confortante, in un anno complessivamente molto difficile per l'effetto della pandemia sui traffici. Lo scrive l'Adsp di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia a commento dell'ultimo bollettino statistico aggiornato. Il traffico complessivo è in calo del 6,9 per cento, pari a 28,36 milioni di tonnellate, circa due milioni di tonnellate in meno rispetto ai primi dieci mesi del 2019. In particolare, nel settore delle rinfuse solide e delle rinfuse liquide diminuisce sempre più il divario rispetto ai primi undici mesi del 2019. Tra gennaio e novembre 2020 si è movimentato il 12 per cento in meno delle rinfuse liquide, mentre le rinfuse solide sono cresciute del 3 per cento. Nel settore dei container si registra un calo del 7 per cento, «un buon risultato considerando la forte contrazione che ha subito la domanda a causa della pandemia del Covid-19», scrive l'Adsp. Complessivamente, fino al mese di novembre sono stati movimentati 941,307 TEU (1.010.881 TEU nello stesso periodo del 2019). Il traffico rotabili è in calo a Napoli e in ripresa a Salerno, cosa che permette di recuperare in attivo complessivamente: il -13,1 per cento del primo semestre 2020 si ridotto a un -5,6 per cento, pari a con 11,84 milioni di tonnellate movimentate, rispetto alle 10,912.696 tonnellate dei primi undici mesi del 2019. Il settore passeggeri resta quello maggiormente colpito, anche se si è un po' accorciato il forte divario rispetto all'anno precedente registrato ad inizio pandemia: da -68,6 per cento del primo semestre a -55,2 per cento a novembre 2020. Il traffico crocieristico è sparito, come in tutti gli altri porti italiani, con movimenti passeggeri inferiori del 95 per cento.



## Così Giuseppe rottama anche le grandi opere

Francesco Forte

di Francesco Forte Il premier Conte, alla ricerca di «costruttori», ora ha mandato in parlamento un Decreto del Presidente del Consiglio (Dcpm) in cui nomina 59 commissari alle cosiddette «grandi opere», in cui le vere grandi opere sono 20 e fra di esse emergono vistose lacune, che rischiano di mandare a picco l'intero Recovery plan, in particolare per il Sud. Mancano, fra di esse, il Ponte sullo Stretto, il **Porto** di Gioia Tauro con il suo entroterra e manca, soprattutto l'Alta Velocità Salerno Reggio Calabria, poiché per questa linea il programma-esposto nel punto 9- prevede solo «il potenziamento tecnologico e interventi strutturali». Né si può affermare che questa dizione sottintende l'Alta Velocità in quanto il punto 16, per la linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina prevede «la realizzazione dell'asse AV». Senza il collegamento tramite il Ponte sullo Stretto e la AV Salerno-Reggio Calabria, non si realizza l'asse primario per lo sviluppo industriale, turistico, culturale del Sud. Anche il rilancio del **Porto** di Palermo rimane una incompiuta. Del resto nulla si prevede per il **Porto** di **Napoli**, per quello di Salerno, di Taranto, di Ancona. Nulla si dice della linea ferroviaria AV **Napoli** Foggia, mentre per la **Napoli** Bari si fa riferimento solo a «realizzazione delle opere» senza fare riferimento al progetto di Alta Velocità in cui è in discussione un lungo traforo. Manca ogni cenno alla linea ferroviaria Circum-vesuviana e alla Jonica, attualmente a binario unico e poco elettrificata. Entrambi andrebbero sostituite da linee di metrò di superficie, per creare una rete di trasporto veloce metropolitano- regionale. Per le metropolitane vi è solo un riferimento alla, linea C di Roma. Ma il problema delle ferrovie metropolitane riguarda tutta l'Italia ed è fondamentale per la parte del Recovery plan che riguardagli investimenti «per l'economia verde». I compiti dei commissari, sono incerti e pieni di inceppi, perché previsti dall'articolo 9 del decreto semplificazioni, che è nebuloso. Inoltre questi commissari sono slegati dal ministero dell'Economia. Invece il modello Genova per il nuovo Ponte Morandi dava chiari poteri commissariali al Sindaco e al Presidente della Regione. Evitando di creare il doppione dei commissari del capo del governo, che ha commissariato l'Italia.



## Informazioni Marittime

Napoli

### Napoli, per il lavoro e in ricordo di Francesco Nerli, assemblea dei sindacati portuali

*Si terrà martedì 26 gennaio, nel piazzale Pisacane - ribattezzato Francesco Nerli - una riunione per discutere di contratti, oltre a commemorare la storica figura della portualità italiana*

Un incontro per parlare delle prospettive della portualità, del lavoro, della legge 84/94 e per ricordarne uno dei padri, Francesco Nerli, ex presidente del porto di Napoli, scomparso a novembre. Lo organizzano i sindacati, presso il piazzale Pisacane, sede dell' Autorità portuale di Napoli e della Capitaneria di porto - ribattezzato piazzale Francesco Nerli - martedì 26 gennaio, dalle 10.30 alle 12.30, in quello che sarebbe stato il giorno del suo compleanno. Un' assemblea, tenuta dalla Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, alla quale parteciperanno i lavoratori dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, che governa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Parteciperanno: Pietro Spirito, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale; Antonio Bassolino, ex sindaco di Napoli; Nino Criscuolo, componente del Comitato di Gestione Adsp; Erik Klingenberg, amministratore delegato di Magazini Generali; Pierpaolo Castiglione, presidente Compagnia Portuale di Napoli; Michele Giardiello, ex deputato della Camera; Marta Spisto, dipendente dell' Adsp del Tirreno Centrale.

## Porta Ovest, un altro passo avanti: «Ecco la nuova viabilità»

### LE INFRASTRUTTURE

LE INFRASTRUTTURE Diletta Turco Spetterà allo studio di ingegneria beneventano Bello il compito di progettare la viabilità a servizio della galleria di Porta Ovest. A ratificare la decisione è stata la giunta del Comune di Salerno che, nella riunione di giovedì, ha aggiornato l' iter burocratico per la realizzazione, appunto, dei collegamenti viari tra le gallerie e il resto delle infrastrutture stradali. Il prossimo passo sarà, ovviamente, la firma del contratto attuativo da sottoscrivere tra la Regione Campania, l' RTI S.I.B. Studio Ingegneria Bello S.r.l. e il Comune di Salerno relativo ai servizi di progettazione preliminare, definitiva esecutiva e attività propedeutiche e di supporto alla progettazione degli interventi di completamento della viabilità. «Il Comune di Salerno si legge nelle premesse della delibera che dà l' ok al contratto attuativo - ha trasmesso alla Regione Campania e, per copia conoscenza, all' ACaMIR i cronoprogrammi procedurali e di spesa dell' intervento, da cui si evince l' esigenza di procedere allo sviluppo di tutti i livelli di progettazione. Con successiva nota del 1° giugno 2020, il Comune di Salerno ha rappresentato l' esigenza di suddividere l' intervento in due distinti lotti funzionali, del valore, rispettivamente, di 20 e 40 milioni di euro. Il Comune di Salerno ha chiesto, relativamente al primo lotto funzionale, di poter usufruire dei servizi di ingegneria e architettura messi a disposizione dalla Regione Campania a valere sul Fondo per la progettazione di interventi sui sistemi di mobilità». LO SCENARIO E la progettazione appena avviata riguarderà proprio il primo lotto, quello del valore economico più basso, «che prevede interventi di raccordo spiega Domenico De Maio, assessore alla Mobilità del Comune di Salerno sia con la direttrice autostradale della Salerno-Napoli che, in direzione sud, con la Caserta Roma. Si inizia a delineare, insomma, il sistema di viabilità urbana che dovrà fare da supporto alle gallerie». L' intervento di riorganizzazione della viabilità stradale comunale della zona a ridosso delle gallerie sul fronte nord, quello del Cernicchiara, rientra nel programma Triennale dei Lavori Pubblici 2020-22. «Si inizia con una nuova rampa di uscita dell' attuale autostrada continua De Maio - perché adesso è piuttosto ardua. Dopo di che i flussi che arriveranno dalla galleria e i veicoli che usciranno dall' autostrada non si incroceranno più sullo stesso livello, ma ci sarà un sistema di passi e sovrappassi ad altezze diverse. Sono tutti interventi necessari e che devono essere fatti in tempi rapidi, perché vogliamo evitare che quando le gallerie saranno pronte manchi la sistemazione della viabilità ordinaria a supporto». L' idea sia dell' amministrazione comunale di Salerno che dell' autorità di Sistema del mar Tirreno centrale è sempre stata quella di portare avanti i due cantieri le gallerie e la viabilità a servizio praticamente in parallelo. In modo che l' intero assetto della zona occidentale di Salerno sia completata quasi contemporaneamente e, quindi, fruibile senza ostacoli sia dai mezzi pesanti che dalle vetture. Ed è proprio sui tempi dei prossimi passi che l' assessore alla Mobilità del Comune di Salerno sottolinea come «dopo il periodo da assegnare alla fase di progetto e alla sua validazione, occorrerà indire la gara d' appalto per gli interventi di questo primo stralcio che comunque hanno un valore economico importante, perché parliamo di 20 milioni di euro. Credo che la procedura possa essere conclusa entro la fine del 2021, in modo da poter poi, procedere, con il nuovo anno all' avvio dei lavori». Il secondo intervento riguarderà la copertura e, quindi, l' estensione del trincerone ferroviario ovest, che, dalla zona di Sant' Eremita, arriverà fino al centro storico alto, in modo da creare un collegamento attualmente inesistente con un' ampia fetta del territorio urbano. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## La Città di Salerno

Salerno

### ECONOMIA & OPERE

#### Maxi elettrodotto e svincolo autostrada Il Comune dà l'ok

*Sancita l'intesa con Terna, E-distribuzione e Authority Affidato l'incarico per la nuova viabilità al Cernicchiera*

La giunta comunale ha approvato nella stessa seduta sia il progetto di elettrificazione di Porta Ovest che il contratto attuativo per la progettazione degli svincoli di Cernicchiera. Entrambi i provvedimenti riguardano il sistema di gallerie che dovrà collegare il porto ai caselli autostradali, bypassando il viadotto Gatto e decongestionando, in questo modo, il traffico cittadino. Svincoli Cernicchiera. Di pari passo con il completamento di Porta Ovest che, se non ci saranno intoppi, come tutti si augurano, è previsto per la primavera del 2022, va anche la progettazione degli svincoli autostradali di Cernicchiera. Interventi quest'ultimi necessari e complementari, senza i quali l'intera opera sarebbe inutile, in quanto non consentirebbe ai mezzi pesanti, in entrata e in uscita dal porto commerciale, di immettersi direttamente in autostrada. Proprio per questo motivo gli snodi sono fondamentali, nella visione complessiva dell'opera pubblica. In questo caso l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, in base agli accordi intercorsi, si occuperà del raccordo, mentre il Comune di una serie d'interventi a beneficio della carreggiata e degli snodi. La progettazione unica sarà divisa in due lotti: una a carico dell'attuale cantiere di Porta Ovest e l'altro di una gara che farà il Comune. E, proprio in quest'ottica, la giunta delibera di "prendere atto del contratto attuativo da sottoscrivere tra la Regione Campania, l'Rti Sib Studio Ingegneria Bello Srl e il Comune di Salerno relativo ai servizi di progettazione preliminare, definitiva, esecutiva e attività propedeutiche e di supporto alla progettazione degli interventi di "Completamento viabilità retroporto Salerno - Il lotto porta Ovest - stralcio 1 - nodo Cernicchiera". E autorizza "il direttore del settore Opere e Lavori Pubblici, già incaricato per il prosieguo del procedimento, a sottoscrivere il contratto attuativo". La novità elettrodotto. E via libera, da parte della giunta, anche al protocollo d'intesa stipulato tra l'Autorità di sistema portuale, il Comune di Salerno e le società specializzate nel settore energetico Terna spa ed E-distribuzione. Un accordo che prevede il collegamento, attraverso le gallerie di Porta Ovest, della zona portuale della città con la rete elettrica principale, consentendo, in questo modo, l'elettrificazione (e decarbonizzazione) dello scalo marittimo. La svolta ambientale del porto. La principale azienda salernitana, che nonostante la crisi economica continua a mantenere costante il giro d'affari, s'avvia, dunque, verso una vera e propria rivoluzione ecologia. Perché, oltre al business, si guarda anche all'ambiente, passando all'energia pulita. Una svolta green che avrà ripercussioni, da un punto di vista ambientale, non solo per l'area dov'è insediato il bacino portuale, ma per tutta Salerno e anche per la vicina Vietri sul Mare. Un progetto quest'ultimo accarezzato da tempo ma che adesso si può realizzare e che permetterà di potenziare l'utilizzo di mezzi elettrici nel porto. Terna, infatti, realizzerà un elettrodotto fino a via Ligea, sfruttando la galleria di Porta Ovest. Tant'è che nella perizia di variante, approvata lo scorso anno, sono già stati previsti i lavori per far passare i cavi e potenziare, quindi, il servizio energetico. Dunque tutto è pronto e anche le aziende portuali sono a favore della scelta e attendono solo di poter partire con la nuova fase, tant'è che la Salerno container terminal ha anche annunciato un grosso investimento per sostituire tutti i mezzi inquinanti con altri elettrici. Il progetto. Da un punto di vista tecnico e progettuale l'intesa prevede una cabina primaria At/mt presso l'uscita della galleria in via Ligea a servizio di Salerno centro e del porto; la realizzazione dei nuovi elettrodotti Mt in cavo a 10 e 20 kV uscenti dalla nuova cabina primaria





## La Città di Salerno

### Salerno

---

alla connessione di nuove forniture; la realizzazione di due nuovi elettrodotti Rtn in cavo a 220 kV di collegamento dalla nuova cabina primaria "Salerno Porto" alla esistente Cabina Primaria "Salerno Nord". Un potenziamento della rete che, come è evidente, apporterà benefici all' intera città in termini di servizi all' utenza e non solo all' area portuale. (g.d.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Città di Salerno

Salerno

### "Porta Ovest" Un progetto da 150 milioni

L' intervento denominato "Porta Ovest", finanziato con circa 150 milioni di euro dall' Unione europea, tra mille vicissitudini, anche di carattere giudiziario, s' appresta dunque a essere terminato, anche con importanti novità. L' opera prevede il collegamento diretto fra il Vallone Cernicchiara e via Ligea (porto commerciale di Salerno svincolo autostradale) realizzato con una galleria a doppia canna (Cernicchiara Nord di lunghezza pari a 2.474 metri e Cernicchiara Sud di lunghezza pari a 2.449 metri), con rampa di collegamento in uscita in località Poseidon (la realizzazione della rampa San Leo e del relativo nodo di imbocco non sono più necessari alla funzionalità dell' opera come definito nel marzo del 2019 dall' **Autorità Portuale**, ente appaltante, a seguito di sopravvenute esigenze dell' Amministrazione comunale tese al miglioramento dei flussi di traffico del nodo Cernicchiara). Finora è stato portato a termine oltre il 50% dei lavori complessivi e, adesso, comincia lo sprint finale, con una decisa accelerazione degli scavi.



## A Taranto la 2a tappa del SailGp Catamarani in gara nel Mar Grande

VELA TARANTO Con la comunicazione del calendario ufficiale della season 2, la macchina organizzativa di SailGP entra nel vivo. Taranto ospiterà la seconda tappa del gran premio dei catamarani più veloci del mondo, il 5 e 6 giugno prossimi e giovedì scorso, dopo gli incontri preliminari, si è insediato un tavolo di lavoro allargato a enti e istituzioni coinvolti. Guidato dal sindaco Rinaldo Melucci, questo tavolo lavorerà alla definizione dei dettagli organizzativi della manifestazione destinata a richiamare migliaia di appassionati, e non solo, sul lungomare di Taranto. «Un appuntamento di questa portata ha commentato il primo cittadino prevede il coordinamento di molteplici fattori, che vanno dalla logistica portuale alle autorizzazioni, fino all'individuazione degli spazi che ospiteranno race village e tribune per gli spettatori. Siamo di fronte a un evento planetario, un' enorme occasione di visibilità per la nostra città, che sta tornando ad abituarsi a palcoscenici importanti. Un ringraziamento a tutti gli enti coinvolti per la disponibilità e il contributo che stanno offrendo all'organizzazione della tappa tarantina di SailGP». Il tavolo, che tra gli altri ha coinvolto la Marina Militare, l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, la Camera di Commercio, l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, la Federazione Italiana Vela, tornerà a riunirsi per approfondire le questioni affrontate nella riunione di ieri, con particolare riguardo agli specifici adempimenti di competenza per ogni attore coinvolto. In sede di presentazione dell' evento, lo scorso novembre, sempre il sindaco Melucci aveva spiegato l' importanza di questa competizione che «incrocia anche gli entusiasmanti impegni che Taranto ha assunto davanti a ben 26 paesi mediterranei, in termini di avvicinamento ai Giochi del 2026». Il circuito inizierà il 24 e 25 aprile alle Bermuda, prima di spostarsi in Europa per cinque tappe a cominciare, appunto, dalla Puglia e da Taranto il 5 e 6 giugno. Il formato del Sail GP 2021 prevedeva inizialmente due appuntamenti negli Stati Uniti, a New York e a San Francisco, ma per ridurre i viaggi nella prima parte dell' anno, è stato deciso di modificare il programma. La competizione, ideata dal patron di Oracle Larry Ellison e Russell Coutts, vede la partecipazione di 8 equipaggi nazionali (rappresentanti Francia, Australia, Danimarca, Giappone, Gran Bretagna, Nuova Zelanda, Spagna e Stati Uniti) a bordo di avveniristici catamarani volanti, gli F50. Le regate si svolgono in specchi d' acqua circoscritti, vicini al pubblico, che ha così un' esperienza ravvicinata con bolidi che sfilano a 50 nodi sull' acqua.



**Conferma Prete, OK di Raccomar Taranto**

Riceviamo da Giuseppe Melucci presidente degli Agenti Marittimi Raccomandati di Taranto: La riconferma di Sergio Prete alla presidenza dell'Autorità di Sistema del Mar Ionio, porto di Taranto, per il prossimo quadriennio, rappresenta un importante segnale di attenzione da parte del Governo, che ha voluto così sostenere il valore della continuità in una fase delicata per il territorio, le cui linee di sviluppo tracciate finora fanno ben sperare. Siamo assolutamente soddisfatti; sin dall'inizio abbiamo sostenuto la candidatura di Sergio Prete, consapevoli delle difficoltà che contrassegneranno il lavoro del presidente per favorire lo sviluppo e il rilancio del porto. Da parte mia e di tutti gli Agenti Raccomandati Marittimi, il massimo sostegno e i migliori auspici. \* La conferma del professor Prete è doppiamente importante: prima perché si è dato ascolto al territorio, che si era espresso a larghissima maggioranza in questa chiave; secondo perché, in questo caso come in altri, confermare chi ha lavorato per 4 anni nell'interesse pubblico e degli operatori significa riconoscere che si è fatto bene o anche benissimo. E operare nel clima in cui si sono trovati i porti italiani per il mancato completamento della riforma non è stato facile per nessuno. Buon lavoro.



## La rotta vincente

*GrendiLa famiglia Musso investe in nuove rotte e in servizi avanzati per la logistica marittima portando il fatturato a 56 milioni di euro (+12%)*

STEFANO CATELLANI

A un passo dai primi 200 anni il gruppo Grendi di Genova vuole continuare a navigare seguendo la rotta dell'innovazione per rimanere tra i protagonisti della logistica marittima e archivia il 2020 con un segno positivo: fatturato consolidato, secondo le prime indicazioni, è cresciuto del 12% rispetto al 2019, salendo verso 56 milioni di euro e sono aumentati traffici e investimenti. Ma c'è di più, sotto la guida della famiglia Musso apre il 2021 con nuovi progetti. In primo piano nel business plan 2021 spicca il cambio di una delle navi a noleggio, la Severine, con una più grande, la Wedelsborg. Inoltre fra i progetti in cantiere ci sono la nuova linea merci con collegamento trisettimanale fra Marina di Carrara e il Nord Sardegna e la realizzazione di un terminal merci con gru a **Cagliari**. Nel dettaglio, la società Grendi Trasporti Marittimi nel 2020 ha incrementato il traffico ro-ro fra Marina di Carrara e la Sardegna di oltre il 17% per un totale di 303.515 metri lineari equivalenti.

«Intendiamo realizzare nel Nord della Sardegna un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile», spiega l'amministratore delegato, Antonio Musso, «per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull'aumento della frequenza settimanale dei collegamenti». Musso ribadisce inoltre la richiesta di operare «in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto di Cagliari**». Per quanto riguarda la società M.A. Grendi, dal 1828 specializzata nella logistica dei trasporti via terra, nonostante il lockdown di aprile e maggio che ha ridotto i volumi di merci movimentate, ha chiuso il 2020 con 1,5 milioni di quintali trasportati e distribuiti in tutto il Sud Italia, con una crescita del 17% delle spedizioni rispetto al 2019. «Nel 2020 abbiamo ampliato le nostre infrastrutture con investimenti in magazzini e mezzi per oltre 3 milioni di euro», dice Costanza Musso, amministratore delegato di MA Grendi, «nell'estate del 2020 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 già in uso». La storia del gruppo rimane il vero Dna: nel 1828 un produttore di cappelli, Francesco Sommariva, doveva spedire a Boston nel Massachusetts, per il tramite del Brigantino guidato dal capitano Giovanni Battista Borzone di Lavagna, due casse contenenti 100 cappelli di feltro, a tesa larga, compresi di nastro. L'operazione andò a buon fine: la merce venne regolarmente pagata attraverso la liquidazione di una lettera di credito presso la Banca di Sconto. Oggi, a quasi due secoli di distanza di quel commercio rimane il « mestiere»: lo spedizioniere, la Marco Antonio Grendi e figlio, di Genova, fondata appunto nel 1828, la più antica casa di spedizioni italiana ancora oggi attiva. E le sei generazioni che si sono succedute nella proprietà e nella guida della Grendi hanno tentato, con uno spirito pionieristico, di interpretare le tante trasformazioni che il mercato ha vissuto e dovrà affrontare nei prossimi anni. «La sostenibilità e l'economia circolare sono concetti in cui crediamo da sempre e su cui misuriamo sia le nostre scelte strategiche aziendali per una mobilità delle merci sempre più green, sia i rapporti tra le persone che lavorano insieme, sia vari aspetti della quotidianità: dagli auguri di Natale all'abolizione delle plastiche monouso per le pause caffè nei nostri uffici», conclude Costanza Musso, amministratore delegato di Ma Grendi. (riproduzione riservata)





## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### L' Authority ha deciso: Grendi a Cocciani

Passa la linea del sindaco di Golfo Aranci, il mercantile dell' armatore genovese farà tappa nel molo industriale di OlbiaFRONTE DEL PORTO»IL TRAFFICO DELLE MERCI

DI GIANDOMENICO MELE

WOLFO ARANCILA Grendi non sbarcherà a Golfo Aranci. La rotta tracciata dall' **Autorità** di **sistema portuale** della Sardegna è quella di Olbia. Ha mosso i primi passi l' iter di autorizzazione che porterà alla concessione demaniale per l' utilizzo di spazi portuali non banchinali nel Molo Cocciani, per ospitare il collegamento merci sulla linea Marina di Carrara-Cagliari, a partire da febbraio. Progetto, quest' ultimo, sul quale la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l' acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l' infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. L' annuncio. Lo ha annunciato ieri mattina il presidente dell' **Authority**, Massimo Deiana, al consiglio comunale di Golfo Aranci, convocato in via informale dal sindaco, Mario Mulas. La fiera opposizione dell' amministrazione golfarancina, su pressione della comunità, ha fatto cambiare direzione al cargo Grendi. La nuova linea Marina di Carrara-Olbia-Cagliari, che partirà nel mese di febbraio, avrà inizialmente cadenza trisettimanale, con la possibilità di potenziare le frequenze in caso di incremento dei volumi di traffico. La svolta. «La commissione consultiva locale ha accolto la nostra proposta all' unanimità - ha spiegato Massimo Deiana, presidente della Port **authority** -. Ora ci sarà la valutazione dell' Organismo di partenariato e poi la deliberazione nel Comitato di gestione, per il rilascio di un' autorizzazione quadriennale allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel porto olbiese. Voglio ringraziare la Grendi che ha condiviso e accettato una soluzione alternativa. L' armatore opererà nel Molo Cocciani di Olbia». Era stata la stessa comunità golfarancina ad avversare lo sbarco della Grendi, fin da subito preoccupata per la creazione di un polo merci sullo scalo del centro gallurese. Il Comune non ha mollato di un millimetro, ritenendo lo sbarco della Grendi in contrasto con la vocazione turistica del porto e, aspetto non secondario, con un' infrastruttura viaria carente e non adeguata al traffico di mezzi pesanti. Le reazioni. «Non posso negare di provare un brivido di emozione per questa notizia, qualcosa di fantastico per chi come noi si occupa con il cuore della propria comunità - ha sottolineato Mario Mulas, sindaco di Golfo Aranci -. Il presidente Deiana ha capito le nostre posizioni e ha fatto un grande lavoro. Allo stesso modo ringraziamo l' armatore Grendi». Proprio l' amministratore delegato di Grendi, Antonio Musso, ha accettato la nuova soluzione dopo aver tenuto la barra dritta su Golfo Aranci. «L' **Authority** ci ha presentato una richiesta per provare ad analizzare una soluzione alternativa, cercando un accordo per il bene di tutti - spiega Musso -. Rimaniamo convinti che le nostre navi non avrebbero avuto un impatto negativo su Golfo Aranci, che rimaneva un passaggio più semplice dal punto di vista operativo. Olbia comunque è una soluzione gradita e più interessante sul lungo periodo». «Grendi non sbarcherà a Golfo Aranci. In consiglio comunale, grazie all' impegno di tutte le parti in causa e all' unità ancora una volta dimostrata dalla nostra comunità, si è raggiunto un obiettivo condiviso - ha spiegato Giuseppe Fasolino, assessore regionale ed ex sindaco -. Ringrazio il presidente dell' **Authority** e l' operatore che, comprendendo la vocazione del nostro territorio, hanno lavorato per individuare una soluzione alternativa di scalo. Il futuro di Golfo Aranci deve necessariamente passare per





## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

---

delle infrastrutture a beneficio della sostenibilità ambientale». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### Il presidente Deiana: «Presto via i binari e una banchina lunga»

*Non solo strade altri tre milioni per boe e fondali*

Il presidente dell' Authority ha annunciato stanziamenti vicini al milione di euro per interventi di manutenzione delle rampe di accesso al porto di Golfo Aranci e il rifacimento della bitumazione del fondo stradale di porto e avamposto. Un accordo quadro ha poi previsto investimenti per 3 milioni di euro destinati al ripristino delle boe di ormeggio, la sistemazione del sito dell' ex invaso di Rfi e la manutenzione e il ripristino delle quote di fondale. «Golfo Aranci - spiega Massimo Deiana - è sempre di più al centro dell' interesse dell' **Autorità portuale** per la pianificazione condivisa del suo sviluppo futuro». (g.d.m.) GOLFO ARANCIO sviluppo turistico legato alle crociere e alla nautica da diporto. Il futuro di Golfo Aranci non contempla il traffico delle merci, ma soprattutto prescinde dai binari delle ex Ferrovie dello Stato. Una prospettiva che l' **Autorità portuale** ha messo nero su bianco nel Piano operativo triennale 2021-2024, ma che il presidente, Massimo Deiana, ha ribadito anche nell' incontro di ieri con l' amministrazione comunale. «Abbiamo avviato contatti con i vertici di Rete ferroviaria italiana e nelle prossime settimane ci incontreremo - ha sottolineato Deiana -. Il progetto sarà quello di liberare Golfo Aranci dalle servitù imposte dai binari e dal collegamento ferroviario con la penisola, che sposteremo nel porto di Oristano. Lì esistono le infrastrutture e c' è già una bretella ferroviaria che lo collega con i binari della rete regionale». Liberare Golfo Aranci dai binari significa anche mettere a disposizione dello sviluppo **portuale** i due approdi sacrificati proprio alla servitù ferroviaria: uno dove fa scalo la nave delle Ferrovie dello Stato ancora in uso, l' altra non utilizzata e nella quale l' Authority prevede di progettare un nuovo banchinamento. Per il porto è poi previsto l' allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l' approfondimento dei fondali per rendere agevole l' accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l' ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica da diporto, il Piano operativo triennale concede ampio spazio alla concertazione con l' amministrazione comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l' individuazione di aree dedicate alla nautica turistica. (g.d.m. )



## L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Trasporti. L' Authority accoglie le istanze del Comune

### Golfo Aranci ha vinto la sua battaglia navale, mercantili del Gruppo Grendi in rotta verso Olbia

Sul progetto del Gruppo Grendi trasporti marittimi di collegare, attraverso una nuova linea merci, Marina di Carrara con Golfo Aranci, l' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna cambia rotta. Già autorizzato da Asdp ma affondato prima ancora di salpare verso il porto gallurese, il progetto dell' armatore genovese sarà dirottato su Olbia. Accolte le istanze della comunità di Golfo Aranci, fin da subito contraria al collegamento, reputato in contrasto con la vocazione turistica del porto e con la tenuta della infrastruttura viaria, il cambio di destinazione è stato sollecitato dal presidente dell' Authority, Massimo Deiana, e ha ottenuto parere favorevole della Commissione consultiva locale che ha avallato il primo step per il rilascio dell' autorizzazione quadriennale a Grendi per svolgere le operazioni portuali nello scalo olbiese, a partire da febbraio. «È un cambio di passo che, da una parte, concorre a potenziare i volumi della movimentazione merci su Olbia e, dall' altro, come riportato nel Piano operativo 2021-2023, avvia la tanto invocata riconversione dello scalo marittimo di Golfo Aranci verso traffici passeggeri, crocieristici e nautica da diporto», dice Deiana. «Ringrazio il presidente Deiana per essere riuscito a comprendere le ragioni che ci spingono a rifiutare un imprenditore serio e corretto come Grendi: ora apriremo un confronto sulle altre parti della strategia dell' **Autorità** e sono sicuro di trovare analogha collaborazione», scrive, in un post, il sindaco del paese, Mario Mulas. Tania Careddu.



## Informare

Olbia Golfo Aranci

### Il prossimo mese sarà inaugurata la linea marittima Carrara-Olbia-Cagliari di Grendi

In corso di acquisizione le autorizzazioni ex articoli 16 e 18 della legge 84/94 per operare nello scalo olbiese Farà scalo al **porto** di Olbia la nuova rotta che Grendi Trasporti Marittimi attiverà il prossimo mese offrendo una frequenza trisettimanale sulla linea Marina di Carrara-Olbia-Cagliari. Stamani, intanto, la Commissione Consultiva Locale ha espresso all' unanimità parere favorevole al rilascio alla Grendi di un' autorizzazione quadriennale allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel **porto** olbiese, di cui all' articolo 16 della legge 84/94, via libera che dovrà essere confermato dall' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e infine dal Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Tale autorizzazione in precedenza avrebbe dovuto essere concessa per il vicino **porto** di **Golfo Aranci**. Il presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha spiegato che, dopo un proficuo confronto con il cluster portuale locale, sono state recepite le istanze della comunità golfoarancina, fin da subito preoccupata dalla creazione di un polo merci sullo scalo ritenuto in contrasto con la vocazione turistica del **porto** e, aspetto non secondario, con un' infrastruttura viaria carente e non adeguata al traffico di mezzi pesanti. Da qui la decisione di concedere a Grendi di poter operare ad Olbia, dove l' azienda ha tra l' altro aperto un nuovo centro distributivo ( dell' 8 luglio 2020). Inoltre l' AdSP ha precisato che la nuova autorizzazione sarà propedeutica all' ottenimento in concessione demaniale (ex art. 18 della stessa legge, relativo alla concessione di aree e banchine) di spazi portuali non banchinali per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni previste dalla compagnia, progetto quest' ultimo - ha reso noto l' ente portuale - per il quale Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l' acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l' infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container.

**inforMARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli amanti del mare.

22 gennaio 2021

**Il prossimo mese sarà inaugurata la linea marittima Carrara-Olbia-Cagliari di Grendi**

In corso di acquisizione le autorizzazioni ex articoli 16 e 18 della legge 84/94 per operare nello scalo olbiese

... Finì sullo scalo di Olbia la nuova rotta che Grendi Trasporti Marittimi attiverà il prossimo mese offrendo una frequenza trisettimanale sulla linea Marina di Carrara-Olbia-Cagliari. Stamani, intanto, la Commissione Consultiva Locale ha espresso all' unanimità parere favorevole al rilascio alla Grendi di un' autorizzazione quadriennale allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel porto olbiese di cui all' articolo 16 della legge 84/94, via libera che dovrà essere confermato dall' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e infine dal Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

Tale autorizzazione in precedenza avrebbe dovuto essere concessa per il vicino porto di Golfo Aranci. Il presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha spiegato che, dopo un proficuo confronto con il cluster portuale locale, sono state recepite le istanze della comunità golfoarancina, fin da subito preoccupata dalla creazione di un polo merci sullo scalo ritenuto in contrasto con la vocazione turistica del porto e, aspetto non secondario, con un' infrastruttura viaria carente e non adeguata al traffico di mezzi pesanti. Da qui la decisione di concedere a Grendi di poter operare ad Olbia, dove l' azienda ha tra l' altro aperto un nuovo centro distributivo ( dell' 8 luglio 2020).

Inoltre l' AdSP ha precisato che la nuova autorizzazione sarà propedeutica all' ottenimento in concessione demaniale (ex art. 18 della stessa legge, relativo alla concessione di aree e banchine) di spazi portuali non banchinali per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni previste dalla compagnia, progetto quest' ultimo - ha reso noto l' ente portuale - per il quale Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l' acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l' infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container.

**Leggi le notizie in formato Acrobat, Pdf, cliccando sul bottone scaricati.**

Classi di linea alternate	Data di arrivo	Data di partenza	
1	23 Jan 2021	23 Jan 2021	Carrara
2	30 Jan 2021	30 Jan 2021	Carrara

» Indietro » Prima pagina » Indietro notizie

### Grendi Trasporti Marittimi orienta la prua sul porto di Olbia

Questa mattina la Commissione Consultiva Locale ha dato parere favorevole al rilascio di un nuovo art. 16 La Grendi Trasporti Marittimi cambia rotta e si orienta su **Olbia**. È l' esito dei lavori della Commissione Consultiva Locale che, questa mattina, all' unanimità, ha espresso parere favorevole al primo step - che dovrà proseguire con la valutazione dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare ed il definitivo passaggio con deliberazione in Comitato di Gestione - per il rilascio di un' autorizzazione quadriennale allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel **porto** olbiese. Cambio di percorso sollecitato dallo stesso Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, che, dopo un proficuo confronto con il cluster portuale locale, ha potuto recepire le istanze della comunità golfoarancina, fin da subito preoccupata dalla creazione di un polo merci sullo scalo, ritenuto in contrasto con la vocazione turistica del **porto** e, aspetto non secondario, con un' infrastruttura viaria carente e non adeguata al traffico di mezzi pesanti. È stato lo stesso Presidente Deiana a comunicare l' importante novità al Consiglio Comunale di Golfo Aranci. Nel corso dell' incontro è stata univocamente espressa particolare soddisfazione per la positiva e rapida soluzione adottata; ma anche per le proposte future dell' AdSP, mirate, come argomentato nel Piano Operativo Triennale approvato la scorsa settimana, alla graduale riconversione del secondo scalo gallurese, con lo smantellamento del nodo ferroviario e una programmazione estesa alle crociere e alla nautica da diporto. Relativamente all' iter istruttorio dell' istanza, una volta ottenuto il parere favorevole dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e del Comitato di Gestione, la società Grendi potrà operare nel **porto** industriale olbiese. La nuova autorizzazione sarà propedeutica all' ottenimento in concessione demaniale (ex art. 18 della stessa legge) di spazi portuali non banchinali per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni previste dalla compagnia. Progetto, quest' ultimo, sul quale la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l' acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l' infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. La nuova linea Marina di Carrara - **Olbia** - Cagliari, che partirà nel mese di febbraio, avrà inizialmente cadenza trisettimanale, con possibilità di potenziamento delle frequenze in caso di incremento dei volumi di traffico. " Quello odierno è un ottimo risultato, frutto di un proficuo e leale confronto con il Comune di Golfo Aranci ed il cluster portuale che, nella Commissione Consultiva Locale, ha dimostrato grande senso di responsabilità e sensibilità alle strategie di rilancio dei traffici commerciali da e per l' Isola - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - E' un cambio di passo, oggi più che mai necessario, che, da una parte, concorre a potenziare i volumi della movimentazione merci su **Olbia** e, dall' altro, come già ampiamente delineato nel Piano Operativo Triennale 2021 - 2023 e nelle linee guida del redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, avvia la tanto invocata riconversione dello scalo marittimo di Golfo Aranci verso traffici passeggeri, crocieristici e nautica da diporto ".



## Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

### Olbia, a febbraio una nuova linea trisettimanale di Grendi

*Via libera della Commissione consultiva dell' Adsp. Le navi della compagnia collegheranno l' Isola Bianca con Cagliari e Marina di Carrara. Preferita a Golfo Aranci, più orientata al turismo*

La Grendi Trasporti Marittimi sbarcherà ad Olbia con un nuovo servizio trisettimanale a partire da febbraio. Lo ha deciso la Commissione consultiva dell' Autorità di sistema portuale della Sardegna. Inizialmente l' approdo delle navi del gruppo genovese, in una linea che collega Cagliari e Marina di Carrara, doveva essere **Golfo Aranci** ma ci si è resi conto, dopo un confronto tra il presidente dell' Adsp, Massimo Deiana, il cluster portuale locale e il Comune, che lo scalo è a vocazione turistica e una nuova attività merci non avrebbe aiutato lo sviluppo dello scalo né venuto incontro agli interessi commerciali, senza contare le strade inadeguate per il traffico pesante. Per il **porto di Golfo Aranci**, come previsto nel Piano Operativo Triennale approvato la scorsa settimana, è prevista la graduale riconversione con lo smantellamento del nodo ferroviario e una programmazione estesa alle crociere e alla nautica da diporto. Che la destinazione più naturale fosse Olbia, col senno di poi, è stata chiara già da luglio dell' anno scorso, quando Grendi ha aperto lì un nuovo magazzino (e vorrebbe aprirne un altro a Cagliari). Prossimi passi saranno la consulta dell' Organismo di partenariato e la delibera finale del Comitato di gestione che autorizzerà la società Grendi ad operare per i prossimi quattro anni nel **porto industriale di Olbia**, con annessa concessione demaniale ex art. 18 (legge 84/94) di spazi portuali non banchinali. Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti, sottolinea l' Adsp, per l' acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l' infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. «La Commissione Consultiva Locale, ha dimostrato grande senso di responsabilità e sensibilità alle strategie di rilancio dei traffici commerciali da e per l' isola», commenta Deiana. «È un cambio di passo, oggi più che mai necessario, che, da una parte, concorre a potenziare i volumi della movimentazione merci su Olbia e, dall' altro, come già ampiamente delineato nel Piano Operativo Triennale 2021-2023 e nelle linee guida del redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, avvia la tanto invocata riconversione dello scalo marittimo di **Golfo Aranci** verso traffici passeggeri, crocieristici e nautica da diporto».



## Grendi: primo passo per rilascio di un nuovo art. 16 a Olbia

Redazione

CAGLIARI Parere favorevole dalla Commissione consultiva locale per il rilascio di un'autorizzazione quadriennale allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel porto olbiese per la Grendi trasporti marittimi. Si tratta del primo passaggio del percorso che vedrà ora la valutazione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare ed il definitivo passaggio con deliberazione in Comitato di gestione dell'**AdSp** del mare di Sardegna. Un cambio di percorso sollecitato dal presidente Massimo Deiana, che, dopo essersi confrontato con il cluster portuale locale, ha potuto recepire le istanze della comunità golfoarancina, fin da subito preoccupata dalla creazione di un polo merci sullo scalo, ritenuto in contrasto con la vocazione turistica del porto e, aspetto non secondario, con un'infrastruttura viaria carente e non adeguata al traffico di mezzi pesanti. Deiana ha comunicato la novità al Consiglio comunale di Golfo Aranci, che ha espresso particolare soddisfazione per la positiva e rapida soluzione adottata, ma anche per le proposte future dell'**AdSp**, mirate, come argomentato nel Piano operativo triennale approvato la scorsa settimana, alla graduale riconversione del secondo scalo gallurese, con lo smantellamento del nodo ferroviario e una programmazione estesa alle crociere e alla nautica da diporto. Una volta ottenuti i due pareri favorevoli, la società Grendi potrà operare nel porto industriale olbiese: la nuova autorizzazione sarà propedeutica all'ottenimento in concessione demaniale (ex art. 18 della stessa legge) di spazi portuali non banchinali per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni previste dalla compagnia. Progetto, quest'ultimo, sul quale la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l'acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l'infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. La nuova linea Marina di Carrara-Olbia-Cagliari, che partirà a Febbraio, avrà inizialmente cadenza trisettimanale, con possibilità di potenziamento delle frequenze in caso di incremento dei volumi di traffico. Quello odierno è un ottimo risultato, frutto di un proficuo e leale confronto con il Comune di Golfo Aranci ed il cluster portuale che, nella Commissione consultiva locale, ha dimostrato grande senso di responsabilità e sensibilità alle strategie di rilancio dei traffici commerciali da e per l'isola -spiega il presidente Deiana- un cambio di passo, oggi più che mai necessario, che, da una parte, concorre a potenziare i volumi della movimentazione merci su Olbia e, dall'altro, come già ampiamente delineato nel Piano operativo triennale 2021-2023 e nelle linee guida del redigendo Documento di pianificazione strategica di sistema, avvia la tanto invocata riconversione dello scalo marittimo di Golfo Aranci verso traffici passeggeri, crocieristici e nautica da diporto.

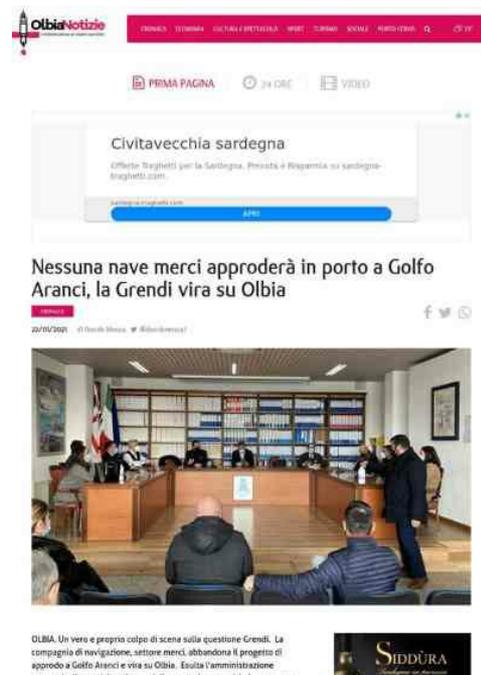


## Nessuna nave merci approderà in porto a Golfo Aranci, la Grendi vira su Olbia

di Davide Mosca

OLBIA. Un vero e proprio colpo di scena sulla questione Grendi. La compagnia di navigazione, settore merci, abbandona il progetto di approdo a **Golfo Aranci** e vira su Olbia. Esulta l'amministrazione comunale, l'opposizione in consiglio e tutta la comunità che avevano espresso forte contrarietà all'arrivo di una nave commerciale nel **golfo** ormai proiettato ad una vocazione turistica. A portare la lieta notizia alla comunità golfoarancina è stato il presidente dell'autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, che questa mattina in comune ha incontrato il sindaco, il consiglio comunale e la stampa per annunciare con soddisfazione questo importante risultato. "E' uno di quei pochi giorni in cui sono particolarmente felice di svolgere il mio lavoro -ha dichiarato Deiana-. La mia stella polare nell'attività che svolgo è il rispetto per le comunità locali. C'era da una parte un interesse legittimo di un operatore e anche un eventuale ritorno economico per la stessa autorità di sistema portuale, ma dall'altra anche la presa di posizione corale della comunità, garbata e rispettosa per le istituzioni. L'idea di sviluppo della comunità per questo angolo di paradiso mi ha fatto prendere

seriamente in considerazione il proposito di cercare una soluzione operativa. E tutto questo non sarebbe stato possibile senza la collaborazione della società Grendi che ha già chiesto una nuova autorizzazione per il **porto** di Olbia. Mostrando la sensibilità necessaria nonostante avesse già tutte le carte in regola per arrivare a **Golfo Aranci**. Da questo successo collettivo dobbiamo tutti trarre un insegnamento: non bisogna mai rifuggire l'ascolto e la fatica della mediazione". Grande soddisfazione anche da parte del primo cittadino, Mario Mulas: "Abbiamo lavorato per questo risultato che però era tutt'altro che scontato. Ci occupiamo della nostra comunità con il cuore. E non appena ho sentito questa notizia ho provato grande emozione. Per questo ringrazio il presidente Deiana, il dott. Musso della società Grendi, l'assessore Fasolino e tutto il consiglio comunale". Per l'assessore regionale Giuseppe Fasolino è una giornata importante: "Abbiamo l'opportunità di inaugurare una stagione diversa con l'incentivo a perseguire politiche di questo tipo. Il risultato di oggi sembrava impossibile, ma abbiamo dimostrato che questi obiettivi si possono raggiungere uniti e compatti". E' stato poi il turno di Andrea Viola, consigliere comunale di opposizione: "Ringrazio l'amministrazione comunale e Giuseppe Fasolino per una gestione della problematica che ha coinvolto l'opposizione e tutta la cittadinanza. Fondamentale è stato avere un interlocutore non burocrate ma che ha messo al centro l'ascolto della comunità. La Grendi ha capito. Siamo veramente felicissimi per questa giornata perché è l'inizio di un grande futuro per la nostra comunità"



## Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

### Sarà Olbia (e non Golfo Aranci) il nuovo approdo della linea Grendi con Carrara e Cagliari

Grendi Trasporti Marittimi abbandona l'ipotesi Golfo Aranci e per il nuovo scalo in Nord Sardegna della sua linea con Marina di Carrara opererà per il vicino porto di Olbia. Questa mattina infatti, la Commissione Consultiva Locale ha dato parere favorevole al rilascio di una nuova concessione ex art. 16 legge 84/1994. Lo ha reso noto l'**AdSP** del Mare di Sardegna spiegando che, dopo questo primo parere favorevole, l'iter dovrà ora proseguire con la valutazione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e il definitivo passaggio con deliberazione in Comitato di Gestione. In ballo c'è il rilascio di un'autorizzazione quadriennale allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio e in conto terzi nel porto olbiese. Il cambio di percorso era stato sollecitato dallo stesso presidente della port authority sarda, Massimo Deiana, che, dopo un proficuo confronto con il cluster portuale locale, ha potuto recepire le istanze della comunità golfoarancina, fin da subito preoccupata dalla creazione di un polo merci sullo scalo, ritenuto in contrasto con la vocazione turistica del porto e con un'infrastruttura viaria carente e non adeguata al traffico di mezzi pesanti. Relativamente all'iter istruttorio dell'istanza, una volta ottenuto il parere favorevole dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e del Comitato di Gestione, la società Grendi potrà operare nel porto industriale olbiese. La nuova autorizzazione sarà propedeutica all'ottenimento in concessione demaniale (ex art. 18 della stessa legge) di spazi portuali non banchinali per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni previste dalla compagnia spiega una nota dell'**AdSP**. Progetto, quest'ultimo, sul quale la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l'acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l'infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. La nuova linea Marina di Carrara Olbia Cagliari, che partirà nel mese di febbraio, avrà inizialmente cadenza trisettimanale, con possibilità di potenziamento delle frequenze in caso di incremento dei volumi di traffico. Quello odierno è un ottimo risultato, frutto di un proficuo e leale confronto con il Comune di Golfo Aranci e il cluster portuale che, nella Commissione Consultiva Locale, ha dimostrato grande senso di responsabilità e sensibilità alle strategie di rilancio dei traffici commerciali da e per l'Isola spiega Massimo Deiana, presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna. E' un cambio di passo, oggi più che mai necessario, che, da una parte, concorre a potenziare i volumi della movimentazione merci su Olbia e, dall'altro, come già ampiamente delineato nel Piano Operativo Triennale 2021 2023 e nelle linee guida del redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, avvia la tanto invocata riconversione dello scalo marittimo di Golfo Aranci verso traffici passeggeri, crocieristici e nautica da diporto.



## Approdi a Pentimele, l'ok del ministero regge al Tar

Alfonso Naso Il progetto di realizzazione di un molo di imbarco-sbarco di mezzi pesanti a Pentimele e di realizzare il collegamento con il porto di Tremestieri a Messina va avanti. L'ok alla Valutazione di impatto ambientale decretata dal ministero dell' Ambiente a ottobre del 2019 regge all' esame del Tribunale amministrativo regionale del Lazio al quale si era appellato il Comune con un ricorso depositato tra la fine del 2019 e l' inizio del 2020. A dire il vero i lavori da parte delle società che avevano ideato il progetto (Caronte&Tourist e Diano)non sono mai partiti ma allo stesso tempo alle feroce reazioni dell' amministrazione comunale cittadina all' indomani del via libera governativa non sono seguiti veri e propri impulsi giudiziari pressanti. Lo scrivono anche i giudici amministrativi romani che hanno respinto la richiesta di sospensiva del provvedimento avanzata dal Comune. Nell' ordinanza, infatti, si legge che: «In base alla tipologia e al contenuto degli atti impugnati, manchi, allo stato, in relazione all' istanza cautelare, il requisito del periculum in mora, inteso come rischio imminente di un pregiudizio grave ed irreparabile per le ragioni del ricorrente, poiché, come evidenziato dall' Amministrazione Statale e dalle controinteressate, il decreto in questione rappresenta solo l' atto conclusivo del sub-procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto, non costituendo titolo per l' avvio dei lavori; l' assenza di un concreto ed imminente pericolo derivante direttamente dai provvedimenti impugnati trovi piena conferma anche nella tempistica stessa del presente giudizio, nel quale il Comune ricorrente, dopo aver proposto il ricorso, assistito sin dall' origine dall' istanza cautelare alla fine del 2019, ha atteso quasi un anno prima di depositare l' istanza di fissazione di udienza, mostrando così di non avere una concreta urgenza di sottoporre la richiesta di sospensiva all' esame del Tribunale; in mancanza del periculum, presupposto indefettibile per l' accoglimento dell' istanza cautelare, sia superflua ogni considerazione circa il fumus boni iuris». I giudici quindi non sono entrati nel merito del procedimento e affermano che il parere positivo di valutazione di impatto ambientale non è sufficiente per dare avvio ai lavori di realizzazione degli attracchi e tira le orecchie all' amministrazione comunale accusata di aver perso tempo per portare a definizione il giudizio dopo che era stato depositato un ricorso annunciando pericoli imminenti dall' avvio di quei lavori. Il progetto ideato da Diano e Caronte&Tourist può andare avanti.



# La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

## Montalto: «Porto, i progetti hanno un futuro»

Augusta. I progetti presentati dall' **Autorità** di **sistema portuale** della Sicilia orientale godono di finanziamenti. In un clima di forti preoccupazioni esternate da sindaci, sindacati e associazioni per il mancato inserimento di investimenti sul porto di Augusta nel Recovery Fund, è rassicurante quanto fa sapere il capitano di vascello Attilio Montalto, segretario generale dell' Adsp. «Con riferimento al piano nazionale di ripresa e resilienza va chiarito che, i progetti definitivi da finanziare sono presentati dall' Ente pubblico (Regione, Comune e tutte le amministrazioni pubbliche) e valutati dai ministeri competenti. Per quanto riguarda l' Adsp di della Sicilia orientale - riferisce - con decreto ministeriale del 13 agosto 2020 è stato definito il riparto delle risorse del fondo per il finanziamento degli investimenti lo sviluppo infrastrutturale del Paese. La quota attribuita al settore **portuale** e, nello specifico, al progetto di completamento dei lavori di riferimento e ripristino statico della diga foranea del porto di Augusta primo stralcio, ammonta ad oltre 54 milioni di euro. Le risorse potranno essere erogate una volta reso operativo l' accordo sottoscritto il 20 novembre scorso». In merito al piano per la ripresa e la resilienza, nell' ambito della definizione degli interventi portuali relativi alla missione "infrastrutture per la mobilità", la direzione generale del ministero delle Infrastrutture ha chiesto anche la definizione dell' intervento denominato "consolidamento ricarica della mantellata della diga foranea, rafforzamento e potenziamento della testata -porto di Catania", per un importo di 70 milioni di euro. «Una volta attribuiti i fondi - aggiunge - l' Adsp potrà svincolare le somme assegnate dal proprio bilancio per tali interventi, rendendo così disponibili le risorse necessarie per la realizzazione del secondo stralcio del completamento della diga foranea di Augusta». Per il collegamento ferroviario dello scalo commerciale con la rete italiana, l' Adsp ha sottoscritto con la Regione e la Rfi un protocollo finalizzato alla predisposizione di un progetto definitivo per garantirne, in tempi brevi, la realizzazione. Le attività disciplinate dal protocollo sono state avviate nel febbraio del 2020 e definite lo scorso agosto, con la soluzione tecnica migliore dal punto di vista economico e della sostenibilità ambientale. «La fase operativa - spiega Montalto - prevede ora la predisposizione, da parte dei tecnici di Rfi, del progetto definitivo entro il prossimo agosto, ultimato il quale si potrà procedere, acquisiti i pareri, all' appalto integrato per la realizzazione dell' opera». Anche questo progetto è stato proposto per il finanziamento tramite Recovery Fund. Agnese Siliato.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

## Stazione marittima di Palermo pronta al collaudo finale

14

L'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale, guidata da Pasqualino Monti, ha avviato il collaudo in corso d'opera per la ristrutturazione della stazione marittima di Palermo, battute finali di un cantiere che entro quest'estate darà al porto un edificio rinnovato. La stazione marittima di Palermo è stata progettata da Salvatore Caronia Roberti nel 1950 e inaugurata nel 1974. I lavori di rinnovamento sono iniziati nel 2017. Il collaudo attuale vale circa 47 mila euro mentre l'intervento complessivo (ristrutturazione e riqualificazione) è di 28 milioni circa. Dall'esterno, l'edificio è rimasto uguale, sono gli interni ad essere stati rinnovati, con nuove aree per i negozi e gli uffici per le compagnie Msc Crociere Costa Crociere oltre a spazi più ampi per i crocieristi.

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 8 - 23-1-2021

**DALLA PRIMA PAGINA**

**Super commissari**  
Il ministro di stanza presso la Marina di Palermo è stato sostituito da un super commissario. Il nuovo titolare è il capitano di lungo corso...

**Stazione marittima di Palermo pronta al collaudo finale**  
L'opera di restauro della stazione marittima di Palermo, in corso d'opera per la ristrutturazione...

**Rayet Vento**  
Il servizio di salvataggio della Marina di Palermo ha effettuato un salvataggio in mare di un pescatore...

**Msc Crociere**  
Il servizio di salvataggio della Marina di Palermo ha effettuato un salvataggio in mare di un passeggero...

**Porti Cospicua**  
Il servizio di salvataggio della Marina di Palermo ha effettuato un salvataggio in mare di un pescatore...

**Bollettino Avvisatore Marittimo**  
Direttore Responsabile: Luciano Russo  
In Redazione: Paolo Russo  
Pubblicazione Mensile di Palermo dal 1974  
PUBBLICITÀ: 091 2311111 - 091 2311112 - 091 2311113

**GRIMALDI GROUP**  
servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE, INCLUSI CARICO, SPEDIZIA, GARDO

SAHARA: MARITIMA SPEDIZIONE SRL  
LIVORNO: L. E. GUANDA  
COSTA CROCIERE: COSTA CROCIERE SRL  
MSC CROCIERE: MSC CROCIERE



## Monti: "Grave choc per settore crociere, danno da 200 milioni"

"Non se ne parla molto, ma in realtà c'è un settore economico gravemente colpito dalla crisi dovuta al coronavirus ed è quello crocieristico. Solo in Sicilia parliamo di un danno che supera i 180-200 milioni di euro. Uno choc per tutto il settore. Una cifra che incide anche sul Pil". A parlare, in una intervista all'Adnkronos, è Pasqualino Monti, il Presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare della Sicilia occidentale. "La situazione non è affatto semplice, come in tutte le attività- spiega Monti - quella crocieristica è un'attività che ha subito, come tante altre, uno choc incredibile. Ha avuto grosse difficoltà a ripartire" perché "tenere ferme le navi ha un costo incredibilmente alto". E aggiunge: "Le costruzioni delle navi non sono state bloccate ma molte compagnie hanno rallentato notevolmente la costruzione, quindi l'intera filiera dei bacini che costruiscono navi da crociera viene duramente colpita". "Poi c'è un fatto - spiega ancora Monti - durante il Covid, con le misure di sicurezza, la crociera è un prodotto vincente. E non ha stagione. Parliamo di navi che portano fino a 6 mila passeggeri e che hanno viaggiato con 1.300 persone affrontando, anche se in perdita, un numero importante di persone". Nel settore "c'è molta preoccupazione, ma c'è anche la speranza che il fenomeno passi nel più breve tempo possibile. E' vero che le più grandi compagnie di crociera stanno dimostrando di tenere botta". Dopo lo stop di dicembre, il Dpcm del 14 gennaio scorso sulle misure di contenimento del contagio da Covid-19 ha dato nuovamente via libera alle crociere. Il decreto, in vigore dal 16 gennaio al 5 marzo, ha infatti previsto all'articolo 10 che "I servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida, validate dal Comitato tecnico-scientifico". I servizi di crociera, come prevede il recente Dpcm, possono essere fruiti solo da coloro che non siano sottoposti al rispetto di misure di sorveglianza sanitaria o a isolamento fiduciario e che non abbiano soggiornato o transitato nei 14 giorni antecedenti all'imbarco in alcuni Stati o territori (Australia, Giappone, Nuova Zelanda, Repubblica di Corea, Ruanda, Singapore, Thailandia) ritenuti a rischio e indicati nei vari allegati al decreto. 'A Palermo facevamo anche 140 toccate di navi l'anno e nel 2021 ne aspettavamo 230' È necessario poi adempiere agli altri obblighi previsti dal comma 3 dell'art. 10 del Dpcm: per autorizzare lo svolgimento della crociera, prima della partenza della nave, il Comandante deve presentare all'**autorità** marittima una specifica dichiarazione da cui si evincano l'avvenuta predisposizione di tutte le misure necessarie al rispetto delle linee guida; i successivi porti di scalo ed il porto di fine crociera, con le relative date di arrivo/partenza; la nazionalità e la provenienza dei passeggeri imbarcati. "A Palermo facevamo anche 140 toccate di navi da crociera l'anno - prosegue Monti - e nel 2021 ne avremmo fatte 230. Invece al momento abbiamo confermato 130 attracchi, sperando che da marzo il traffico possa ripartire". Insomma, si parla di "cifre impressionanti" con un "indotto importante". "Ci sono passeggeri che rimangono in città per diversi giorni, c'è un indotto che incide sul Pil". (di Elvira Terranova)



## Affari Italiani

Palermo, Termini Imerese

### Monti: "Grave choc per settore crociere, danno da 200 milioni"

Palermo, 22 gen. (Adnkronos) - "Non se ne parla molto, ma in realtà c'è un settore economico gravemente colpito dalla crisi dovuta al coronavirus ed è quello crocieristico. Solo in Sicilia parliamo di un danno che supera i 180-200 milioni di euro. Uno choc per tutto il settore. Una cifra che incide anche sul Pil". A parlare, in una intervista all' Adnkronos, è **Pasqualino Monti**, il Presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. "La situazione non è affatto semplice, come in tutte le attività- spiega **Monti** - quella crocieristica è un' attività che ha subito, come tante altre, uno choc incredibile. Ha avuto grosse difficoltà a ripartire" perché "tenere ferme le navi non sono state bloccate ma molte compagnie hanno rallentato notevolmente la costruzione, quindi l' intera filiera dei bacini che costruiscono navi da crociera viene duramente colpita". "Poi c'è un fatto - spiega ancora **Monti** - durante il Covid, con le misure di sicurezza, la crociera è un prodotto vincente. E non ha stagione. Parliamo di navi che portano fino a 6 mila passeggeri e che hanno viaggiato con 1.300 persone affrontando, anche se in perdita, un numero importante di persone". Nel settore "c'è molta preoccupazione, ma c'è anche la speranza che il fenomeno passi nel più breve tempo possibile. E' vero che le più grandi compagnie di crociera stanno dimostrando di tenere botta". Dopo lo stop di dicembre, il Dpcm del 14 gennaio scorso sulle misure di contenimento del contagio da Covid-19 ha dato nuovamente via libera alle crociere. Il decreto, in vigore dal 16 gennaio al 5 marzo, ha infatti previsto all' articolo 10 che "I servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida, validate dal Comitato tecnico-scientifico". I servizi di crociera, come prevede il recente Dpcm, possono essere fruiti solo da coloro che non siano sottoposti al rispetto di misure di sorveglianza sanitaria o a isolamento fiduciario e che non abbiano soggiornato o transitato nei 14 giorni antecedenti all' imbarco in alcuni Stati o territori (Australia, Giappone, Nuova Zelanda, Repubblica di Corea, Ruanda, Singapore, Thailandia) ritenuti a rischio e indicati nei vari allegati al decreto.



22 gennaio 2021 - 14:39

#### Monti: "Grave choc per settore crociere, danno da 200 milioni"

**Palermo, 22 gen. (Adnkronos)** - "Non se ne parla molto, ma in realtà c'è un settore economico gravemente colpito dalla crisi dovuta al coronavirus ed è quello crocieristico. Solo in Sicilia parliamo di un danno che supera i 180-200 milioni di euro. Una cifra che incide anche sul Pil". A parlare, in una intervista all' Adnkronos, è **Pasqualino Monti**, il Presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. "La situazione non è affatto semplice, come in tutte le attività- spiega **Monti** - quella crocieristica è un' attività che ha subito, come tante altre, uno choc incredibile. Ha avuto grosse difficoltà a ripartire" perché "tenere ferme le navi non sono state bloccate ma molte compagnie hanno rallentato notevolmente la costruzione, quindi l' intera filiera dei bacini che costruiscono navi da crociera viene duramente colpita". "Poi c'è un fatto - spiega ancora **Monti** - durante il Covid, con le misure di sicurezza, la crociera è un prodotto vincente. E non ha stagione. Parliamo di navi che portano fino a 6 mila passeggeri e che hanno viaggiato con 1.300 persone affrontando, anche se in perdita, un numero importante di persone". Nel settore "c'è molta preoccupazione, ma c'è anche la speranza che il fenomeno passi nel più breve tempo possibile. E' vero che le più grandi compagnie di crociera stanno dimostrando di tenere botta". Dopo lo stop di dicembre, il Dpcm del 14 gennaio scorso sulle misure di contenimento del contagio da Covid-19 ha dato nuovamente via libera alle crociere. Il decreto, in vigore dal 16 gennaio al 5 marzo, ha infatti previsto all' articolo 10 che "I servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida, validate dal Comitato tecnico-scientifico". I servizi di crociera, come prevede il recente Dpcm, possono essere fruiti solo da coloro che non siano sottoposti al rispetto di misure di sorveglianza sanitaria o a isolamento fiduciario e che non abbiano soggiornato o transitato nei 14 giorni antecedenti all' imbarco in alcuni Stati o territori (Australia, Giappone, Nuova Zelanda, Repubblica di Corea, Ruanda, Singapore, Thailandia) ritenuti a rischio e indicati nei vari allegati al decreto.

a1TV



La ministra Azzolina è la prima vicetrice della

## Monti: "Grave choc per settore crociere, danno da 200 milioni"

Palermo, 22 gen. (Adnkronos) - "Non se ne parla molto, ma in realtà c'è un settore economico gravemente colpito dalla crisi dovuta al coronavirus ed è quello crocieristico. Solo in Sicilia parliamo di un danno che supera i 180-200 milioni di euro. Uno choc per tutto il settore. Una cifra che incide anche sul Pil". A parlare, in una intervista all' Adnkronos, è **Pasqualino Monti**, il Presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. "La situazione non è affatto semplice, come in tutte le attività- spiega **Monti** - quella crocieristica è un' attività che ha subito, come tante altre, uno choc incredibile. Ha avuto grosse difficoltà a ripartire" perché "tenere ferme le navi ha un costo incredibilmente alto". E aggiunge: "Le costruzioni delle navi non sono state bloccate ma molte compagnie hanno rallentato notevolmente la costruzione, quindi l'intera filiera dei bacini che costruiscono navi da crociera viene duramente colpita".

"Poi c'è un fatto - spiega ancora **Monti** - durante il Covid, con le misure di sicurezza, la crociera è un prodotto vincente. E non ha stagione. Parliamo di navi che portano fino a 6 mila passeggeri e che hanno viaggiato con 1.300 persone affrontando, anche se in perdita, un numero importante di persone". Nel settore "c'è molta preoccupazione, ma c'è anche la speranza che il fenomeno passi nel più breve tempo possibile. E' vero che le più grandi compagnie di crociera stanno dimostrando di tenere botta". Dopo lo stop di dicembre, il Dpcm del 14 gennaio scorso sulle misure di contenimento del contagio da Covid-19 ha dato nuovamente via libera alle crociere. Il decreto, in vigore dal 16 gennaio al 5 marzo, ha infatti previsto all' articolo 10 che "I servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida, validate dal Comitato tecnico-scientifico". I servizi di crociera, come prevede il recente Dpcm, possono essere fruiti solo da coloro che non siano sottoposti al rispetto di misure di sorveglianza sanitaria o a isolamento fiduciario e che non abbiano soggiornato o transitato nei 14 giorni antecedenti all' imbarco in alcuni Stati o territori (Australia, Giappone, Nuova Zelanda, Repubblica di Corea, Ruanda, Singapore, Thailandia) ritenuti a rischio e indicati nei vari allegati al decreto.

Il Giornale d'Italia - Il Quotidiano Indipendente

22 gennaio 2021

Palermo, 22 gen. (Adnkronos) - "Non se ne parla molto, ma in realtà c'è un settore economico gravemente colpito dalla crisi dovuta al coronavirus ed è quello crocieristico. Solo in Sicilia parliamo di un danno che supera i 180-200 milioni di euro. Uno choc per tutto il settore. Una cifra che incide anche sul Pil". A parlare, in una intervista all' Adnkronos, è **Pasqualino Monti**, il Presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. "La situazione non è affatto semplice, come in tutte le attività- spiega **Monti** - quella crocieristica è un' attività che ha subito, come tante altre, uno choc incredibile. Ha avuto grosse difficoltà a ripartire" perché "tenere ferme le navi ha un costo incredibilmente alto". E aggiunge: "Le costruzioni delle navi non sono state bloccate ma molte compagnie hanno rallentato notevolmente la costruzione, quindi l'intera filiera dei bacini che costruiscono navi da crociera viene duramente colpita".

"Poi c'è un fatto - spiega ancora **Monti** - durante il Covid, con le misure di sicurezza, la crociera è un prodotto vincente. E non ha stagione. Parliamo di navi che portano fino a 6 mila passeggeri e che hanno viaggiato con 1.300 persone affrontando, anche se in perdita, un numero importante di persone". Nel settore "c'è molta preoccupazione, ma c'è anche la speranza che il fenomeno passi nel più breve tempo possibile. E' vero che le più grandi compagnie di crociera stanno dimostrando di tenere botta". Dopo lo stop di dicembre, il Dpcm del 14 gennaio scorso sulle misure di contenimento del contagio da Covid-19 ha dato nuovamente via libera alle crociere. Il decreto, in vigore dal 16 gennaio al 5 marzo, ha infatti previsto all' articolo 10 che "I servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida, validate dal Comitato tecnico-scientifico". I servizi di crociera, come prevede il recente Dpcm, possono essere fruiti solo da coloro che non siano sottoposti al rispetto di misure di sorveglianza sanitaria o a isolamento fiduciario e che non

# Coronavirus: Autorità portuale Sicilia, 'grave choc per settore crociere, danno da 200 milioni' (2)

(Adnkronos) - È necessario poi adempiere agli altri obblighi previsti dal comma 3 dell' art. 10 del Dpcm: per autorizzare lo svolgimento della crociera, prima della partenza della nave, il Comandante deve presentare all' **autorità** marittima una specifica dichiarazione da cui si evincano l' avvenuta predisposizione di tutte le misure necessarie al rispetto delle linee guida; i successivi porti di scalo ed il porto di fine crociera, con le relative date di arrivo/partenza; la nazionalità e la provenienza dei passeggeri imbarcati. "A Palermo facevamo anche 140 toccate di navi da crociera l' anno - prosegue Monti - e nel 2021 ne avremmo fatte 230. Invece al momento abbiamo confermato 130 attracchi, sperando che da marzo il traffico possa ripartire". Insomma, si parla di "cifre impressionanti" con un "indotto importante". "Ci sono passeggeri che rimangono in città per diversi giorni, c' è un indotto che incide sul Pil". (di Elvira Terranova)



## Sicilia Report

Palermo, Termini Imerese

---

### Autorità portuale Sicilia: "grave choc per settore crociere, danno da 200 milioni"

Palermo, 22 gen. - "Non se ne parla molto, ma in realtà c'è un settore economico gravemente colpito dalla crisi dovuta al coronavirus ed è quello crocieristico. Solo in Sicilia parliamo di un danno che supera i 180-200 milioni di euro. Uno choc per tutto il settore. Una cifra che incide anche sul Pil". A parlare, in una intervista all'Adnkronos, è Pasqualino Monti, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. "La situazione non è affatto semplice, come in tutte le attività- spiega Monti - quella crocieristica è un'attività che ha subito, come tante altre, uno choc incredibile. Ha avuto grosse difficoltà a ripartire" perché "tenere ferme le navi ha un costo incredibilmente alto". E aggiunge: "Le costruzioni delle navi non sono state bloccate ma molte compagnie hanno rallentato notevolmente la costruzione, quindi l'intera filiera dei bacini che costruiscono navi da crociera viene duramente colpita". "Poi c'è un fatto - spiega ancora Monti - durante il Covid, con le misure di sicurezza, la crociera è un prodotto vincente. E non ha stagione. Parliamo di navi che portano fino a 6 mila passeggeri e che hanno viaggiato con 1.300 persone affrontando, anche se in perdita, un numero importante di persone". Pubblicità Nel settore "c'è molta preoccupazione, ma c'è anche la speranza che il fenomeno passi nel più breve tempo possibile. E' vero che le più grandi compagnie di crociera stanno dimostrando di tenere botta". Dopo lo stop di dicembre, il Dpcm del 14 gennaio scorso sulle misure di contenimento del contagio da Covid-19 ha dato nuovamente via libera alle crociere. Il decreto, in vigore dal 16 gennaio al 5 marzo, ha infatti previsto all'articolo 10 che "I servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida, validate dal Comitato tecnico-scientifico". I servizi di crociera, come prevede il recente Dpcm, possono essere fruiti solo da coloro che non siano sottoposti al rispetto di misure di sorveglianza sanitaria o a isolamento fiduciario e che non abbiano soggiornato o transitato nei 14 giorni antecedenti all'imbarco in alcuni Stati o territori (Australia, Giappone, Nuova Zelanda, Repubblica di Corea, Ruanda, Singapore, Thailandia) ritenuti a rischio e indicati nei vari allegati al decreto. È necessario poi adempiere agli altri obblighi previsti dal comma 3 dell'art. 10 del Dpcm: per autorizzare lo svolgimento della crociera, prima della partenza della nave, il Comandante deve presentare all'autorità marittima una specifica dichiarazione da cui si evincano l'avvenuta predisposizione di tutte le misure necessarie al rispetto delle linee guida; i successivi porti di scalo ed il porto di fine crociera, con le relative date di arrivo/partenza; la nazionalità e la provenienza dei passeggeri imbarcati. "A Palermo facevamo anche 140 toccate di navi da crociera l'anno - prosegue Monti - e nel 2021 ne avremmo fatte 230. Invece al momento abbiamo confermato 130 attracchi, sperando che da marzo il traffico possa ripartire". Insomma, si parla di "cifre impressionanti" con un "indotto importante". "Ci sono passeggeri che rimangono in città per diversi giorni, c'è un indotto che incide sul pil". (Labitalia)

## IL Sicilia

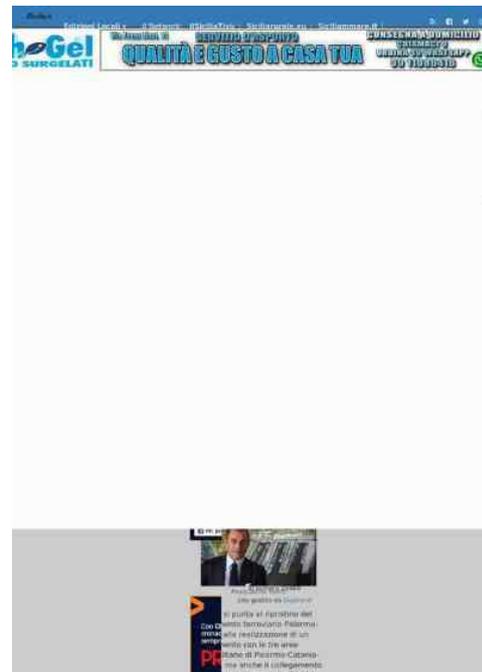
Palermo, Termini Imerese

### Infrastrutture: nominati 3 commissari per sbloccare i cantieri in Sicilia

*I progetti nell' isola previsti dal decreto "sblocca cantieri"*

Redazione

**Pasqualino Monti** In Sicilia si punta al ripristino del collegamento ferroviario Palermo-Trapani, alla realizzazione di un collegamento con le tre aree metropolitane di Palermo-Catania-Messina, ma anche il collegamento viario tra lo svincolo della SS 514 "di Chiaramonte", con la SS 115 e lo Svincolo della SS 194 "Ragusana" ; l' adeguamento a quattro corsie della SS 640 "Strada degli Scrittori". Sono le opere infrastrutturali necessarie e fondamentali per il rilancio del territorio e dell' economia siciliana che saranno affidate ai commissari straordinari nominati ieri con un decreto del presidente del consiglio dei ministri (Dpcm). I COMMISSARI I commissari scelti sono: il presidente dell' Autorità portuale della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** per i lavori portuali; l' Ingegnere Filippo Palazzo per l' alta velocità Palermo-Catania; e il provveditore interregionale per le opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria, Gianluca Ievolella per le opere di edilizia statale. LE OPERE DELLO "SBLOCCA CANTIERI" Con la nomina dei commissari del cosiddetto decreto "Sblocca cantieri", si entra così in una fase di accelerazione dei progetti e dei lavori in tutta Italia: 59 opere strategiche per un valore complessivo di oltre 60 miliardi . L' ing. Palazzo in via Emerico Amari (Foto Fb) "L' individuazione di una serie di opere strategiche con la conseguente nomina di commissari straordinari è stato un iter complesso e impegnativo - afferma il viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancellieri - . Ciò darà una forte spinta al settore delle infrastrutture e creerà sviluppo economico e posti di lavoro". Il lungo elenco comprende 15 opere stradali, 16 opere ferroviarie, 12 interventi per infrastrutture idriche, 1 intervento per il trasporto rapido di massa, 3 opere per i porti e 12 interventi di edilizia statale. "Adesso- conclude Cancellieri - le commissioni parlamentari competenti esprimeranno un parere sul documento ricevuto e a seguire saremo ben contenti di annunciare al Paese un altro grande passo avanti nel percorso di semplificazione che questo Governo si è posto come priorità, soprattutto in ambito infrastrutturale". © Riproduzione Riservata.



## La crisi dei container colpisce l' Europa Quadruplicati i costi

*Logistica. In due mesi boom dei noli marittimi dall' Asia e catena dei rifornimenti sotto stress: nell' automotive i ritardi nell' arrivo di semiconduttori costringono a fermare gli impianti produttivi*

Sissi Bellomo

La crisi dei container ha contagiato l' Europa. Ora è nel Vecchio continente che i noli marittimi delle «box boat» stanno correndo di più. Negli ultimi due mesi il costo dei trasporti dall' Asia è più che quadruplicato, diventando così alto da superare in alcuni casi il valore della merce scambiata, e i ritardi sulle consegne si stanno allungando: una situazione sempre più pesante per le aziende, costrette in questo periodo a confrontarsi anche con l' impatto della Brexit e con la sfida epocale della distribuzione dei vaccini anti-Covid. La catena logistica è di nuovo sotto stress, con difficoltà paragonabili in alcuni settori a quelle sperimentate la primavera scorsa in seguito all' esplosione della pandemia. Nell' automotive in particolare sembra legata anche ai problemi di trasporto la carenza di semiconduttori che costringerà molte fabbriche a rallentare o sospendere la produzione di veicoli: tra queste anche il mega impianto Volkswagen di Wolfsburg, uno dei più grandi del mondo. I noli record costituiscono l' ennesima minaccia per l' economia. Il commercio internazionale potrebbe rallentare, in un periodo in cui - soprattutto in Europa - il mercato domestico soffre per i continui lockdown.

Inoltre c' è il rischio di tensioni inflazionistiche se i maggiori costi di trasporto verranno trasferiti a valle, fino alle tasche dei consumatori. L' impennata dei noli delle portacontainer - davvero vertiginosa - aveva interessato inizialmente soprattutto le rotte dalla Cina agli Stati Uniti, le prime a registrare una forte ripresa dei traffici marittimi a partire dall' estate scorsa. Il boom delle esportazioni cinesi e il risveglio dei consumi americani (che il Covid ha dirottato in massa dai servizi ai prodotti, spesso comprati online) si sono scontrati con la difficoltà a reperire le enormi scatole di metallo impiegate per spedire le merci: i contenitori vuoti sono rimasti in gran parte bloccati in Nord America e in Europa, dove il Covid per alcuni mesi aveva semiparalizzato le attività industriali. E riposizionarli si è rivelata un' impresa titanica. Che il Vecchio continente potesse rimanere col cerino in mano era prevedibile. I trasporti tra Cina e Usa, diventati super-redditizi, sono stati privilegiati dagli armatori ed ora è soprattutto sulle rotte trascurate che i noli "scottano": per spedire un container da 40 piedi dall' Asia al Nord Europa oggi si spendono in media più di 9mila dollari, contro i circa 2mila dollari che si pagavano a novembre. Sul mercato, riferisce Ihs Markit, circolano richieste addirittura fino a 16mila dollari per FEU (Forty-foot equivalent unit). In più quasi sempre gli armatori impongono tariffe extra, per garantire lo spazio sulla nave o il rispetto dei tempi di consegna. Cifre esorbitanti, che per le merci di scarso valore spingono a rinunciare del tutto alla consegna. Si attendono tempi migliori. E nel frattempo i magazzini si svuotano. «Ci sono molte aziende in difficoltà, perché non sanno più come procurarsi materie prime o semilavorati», racconta Silvia Moretto, presidente di Fedespediti, l' associazione degli spedizionieri. «In questo periodo dell' anno, con l' avvicinarsi del Capodanno lunare in Cina, c' è sempre una forte congestione nei trasporti marittimi, ma oggi siamo a livelli esasperati. I noli sono altissimi e comunque, a prescindere da quanto si paga, se non ci sono i container la merce non parte. Una situazione così non si era mai vista». «C' è un collo di bottiglia - conferma Lars Jensen di SealIntelligence - I noli salgono perché i clienti si contendono una risorsa limitata: i container». Il problema è grave e rischia di trascinarsi ancora





## Il Sole 24 Ore

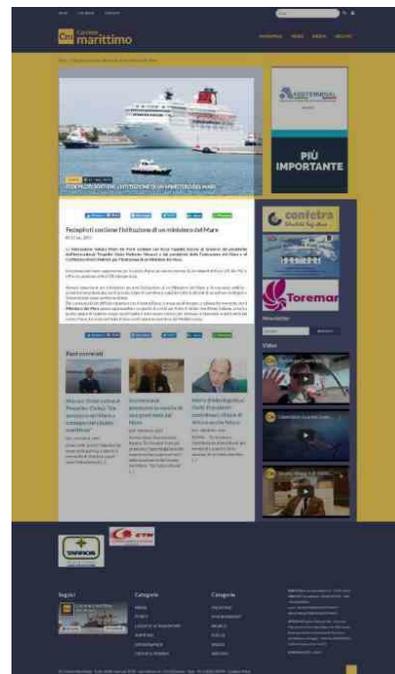
### Focus

---

a lungo, avverte l'analista, che almeno in questa fase tende ad assolvere gli armatori: è «un mito» l'idea che a spingere i noli siano tuttora i blank sailings, ossia la cancellazione di viaggi effettuata ad arte, per limitare la capacità di trasporto. Il fenomeno era molto diffuso nel primo semestre 2020, in reazione al crollo di domanda legato al Covid, ma «da luglio la capacità aggiunta con navi extra e navi più grandi ha più che superato quella rimossa», con un incremento di capacità che in alcuni periodi ha raggiunto il 30% secondo le stime di SeaIntelligence. I trasporti tuttavia non sono stati potenziati in modo uniforme. Sulla rotta transpacificca la situazione è un po' migliorata (anche se molti porti rimangono intasati) e i noli da ottobre si sono stabilizzati, sia pure su livelli molto elevati. Nel frattempo l'emergenza si è aggravata in Europa. Del resto sia gli Usa che la Cina hanno fatto la voce grossa con gli armatori, sollecitando fin dal mese di settembre interventi per calmierare il mercato e minacciando azioni antitrust se fossero emersi comportamenti scorretti. Pechino questa settimana ha annunciato nuove «misure per aumentare la capacità di trasporto marittimo e stabilizzare i noli», riferisce Lloyd's List. «L'Europa invece è silente perché si è legata le mani da sola», si lamenta Moretto, a pochi giorni dall'ennesimo appello per un intervento Ue lanciato dalla Clecat, associazione europea del settore delle spedizioni, di cui fa parte anche Fedespedi. «Proprio tra marzo e aprile, in piena pandemia, Bruxelles ha trovato il tempo per prorogare la Ber di altri 4 anni, fino al 2024», ricorda Moretto. Il riferimento è alla Block Exemption Regulation, regolamento europeo che consente alle alleanze di armatori di coordinare i servizi senza violare le normative antitrust. «È un privilegio giustificato con il ruolo di pubblica utilità degli armatori, ma che stride con i comportamenti recenti. Se vogliono decidere liberamente quali prezzi praticare e a chi dare le navi allora dovrebbero essere trattati come qualsiasi altra impresa privata». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

### Fedepiloti sostiene l'istituzione di un ministero del Mare

La Federazione Italiana Piloti dei Porti sostiene con forza l'appello inviato al Governo dal presidente dell'International Propeller Clubs Umberto Masucci e dal presidente della Federazione del Mare e di Confitarma Mario Mattioli, per l'istituzione di un Ministero del Mare. L'economia del mare rappresenta per il nostro Paese un valore enorme di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) e offre occupazione a oltre 530 mila persone. Numeri importanti che richiedono da anni l'istituzione di un Ministero del Mare o di una sede politico - amministrativa dedicata, con il preciso scopo di coordinare e gestire tutte le attività di un settore strategico e fondamentale come quello marittimo. Pur consapevoli del difficile momento che il nostro Paese si trova ad affrontare, crediamo fermamente che il Ministero del Mare possa rappresentare un punto di svolta per tutto il cluster marittimo italiano, un'unica guida capace di cogliere nuove opportunità e dare nuovo slancio per innovare e rilanciare la portualità del nostro Paese, facendo dell'Italia il fulcro dell'industria marittima del Mediterraneo.



## Masucci (International Propeller Clubs): "Un ministero del Mare a sostegno del cluster marittimo"

Dopo molti anni di silenzio da parte della politica, è giunto il momento di chiedere a gran voce l'istituzione di un MINISTERO DEL MARE, perché possa essere al fianco del CLUSTER MARITTIMO ITALIANO, che riveste un ruolo fondamentale per il rilancio dell'Economia Italiana. Questo è l'appello del The International Propeller Clubs nazionale, il cui presidente Umberto Masucci, sintetizza così: L'Italia ha più di 8.000 km di costa al centro del Mediterraneo a fronte di 60 milioni di abitanti, in Cina vivono oltre 1 miliardo e 400 milioni di persone con una costa di 14.000 km: basterebbe questo dato per evidenziare in modo plastico l'importanza del Mare nel nostro paese. Non può non esserci un dicastero dedicato ad un settore così vitale per il nostro Paese. Nel difficile momento storico che stiamo vivendo, in uno scenario internazionale così complesso, l'Italia può ricoprire un ruolo di guida e di riferimento per l'Unione Europea valorizzando le conoscenze e facendo del Mediterraneo un centro per rilanciare trasporto, turismo, risorse sottomarine, pesca, industria, gestione integrata delle coste e degli spazi marittimi. Il Mare deve essere inteso globalmente come rilancio dell'intera economia secondo un approccio culturale diverso, in una visione olistica integrata e sostenibile. Alla portualità italiana serve una visione d'insieme dove le interconnessioni tra Porti, reti stradali e ferroviarie, supportate da un adeguato sistema di logistica integrata ed innovativa, rivestano un ruolo determinante, anche attraverso lo sviluppo della cosiddetta smart logistic. Occorre una verifica sulla reale attuazione del PSNPL, per rientrare nella Pianificazione Spaziale Marittima coerentemente alla Politica Marittima Integrata europea, con una visione ed una Strategia nazionale. Gli altri Paesi del Mediterraneo ci confermano che vi è una necessità di un ministero dedicato, infatti: Grecia e Cipro hanno un Ministero del Mare Francia ha istituito un Segretario del Mare che risponde direttamente al Presidente per l'intera strategia marittima Spagna ha potenziato le strutture di Puertos del Estado e del Ministerio de Fomento Il nostro appello conclude Masucci - è anche a tutte le Associazioni del Cluster perché si uniscano nella richiesta alla politica di un Ministero del Mare Il Propeller è una associazione apolitica che ha tra i suoi scopi il promuovere, appoggiare e sviluppare le attività marittime allo scopo di migliorare le relazioni umane ed i rapporti internazionali e di promuovere pertanto il commercio, le pubbliche relazioni ed uno spirito di amicizia e di propositi comuni tra persone impegnate ed interessate nelle attività connesse ai trasporti marittimi, terrestri, aerei : raggruppa più di 1500 rappresentanti del Cluster Marittimo in tutto il Paese e rappresenta quindi un termometro importante della crescente e pressante domanda del Cluster marittimo di unificazione delle competenze legate al Mare".



### MINISTERO DEL MARE: ANCHE FEDEPILOTI SOSTIENE LA RICHIESTA DEL CLUSTER MARITTIMO AL GOVERNO

La Federazione Italiana Piloti dei Porti sostiene con forza l' appello inviato al Governo dal Presidente dell' International Propeller Clubs Umberto Masucci e dal Presidente della Federazione del Mare e di Confitarma Mario Mattioli, per l' istituzione di un Ministero del Mare. L' economia del mare rappresenta per il nostro Paese un valore enorme di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) e offre occupazione a oltre 530 mila persone. Numeri importanti che richiedono da anni l' istituzione di un Ministero del Mare o di una sede politico - amministrativa dedicata, con il preciso scopo di coordinare e gestire tutte le attività di un settore strategico e fondamentale come quello marittimo. Pur consapevoli del difficile momento che il nostro Paese si trova ad affrontare, crediamo fermamente che il Ministero del Mare possa rappresentare un punto di svolta per tutto il cluster marittimo italiano, un' unica guida capace di cogliere nuove opportunità e dare nuovo slancio per innovare e rilanciare la portualità del nostro Paese, facendo dell' Italia il fulcro dell' industria marittima del Mediterraneo.



## Urgente un Ministero del Mare

GENOVA Dopo molti anni di silenzio da parte della politica, è giunto il momento di chiedere a gran voce l'istituzione di un Ministero del Mare, perché possa essere al fianco del cluster marittimo italiano, che riveste un ruolo fondamentale per il rilancio dell'Economia nazionale. Il presidente del Propeller Club, Umberto Masucci, sintetizza così: L'Italia ha più di 8.000 km di costa al centro del Mediterraneo a fronte di 60 milioni di abitanti, in Cina vivono oltre 1 miliardo e 400 milioni di persone con una costa di 14.000 km: basterebbe questo dato per evidenziare in modo plastico l'importanza del Mare nel nostro paese. Non può non esserci un dicastero dedicato ad un settore così vitale per il nostro Paese. Nel difficile momento storico che stiamo vivendo continua Masucci in uno scenario internazionale così complesso, l'Italia può ricoprire un ruolo di guida e di riferimento per l'Unione Europea valorizzando le conoscenze e facendo del Mediterraneo un centro per rilanciare trasporto, turismo, risorse sottomarine, pesca, industria, gestione integrata delle coste e degli spazi marittimi. Il Mare deve essere inteso globalmente come rilancio dell'intera economia secondo un approccio culturale diverso, in una visione olistica integrata e sostenibile. Alla portualità italiana serve una visione d'insieme dove le interconnessioni tra Porti, reti stradali e ferroviarie, supportate da un adeguato sistema di logistica integrata ed innovativa, rivestano un ruolo determinante, anche attraverso lo sviluppo della cosiddetta smart logistic. Occorre una verifica sulla reale attuazione del PSNPL, per rientrare nella Pianificazione Spaziale Marittima coerentemente alla Politica Marittima Integrata europea, con una visione ed una Strategia nazionale. Gli altri Paesi del Mediterraneo ci confermano che vi è una necessità di un ministero dedicato. Infatti: Grecia e Cipro hanno un Ministero del Mare. Francia ha istituito un Segretario del Mare che risponde direttamente al Presidente per l'intera strategia marittima. Spagna ha potenziato le strutture di Puertos del Estado e del Ministerio de Fomento. Il nostro appello conclude Masucci è anche a tutte le Associazioni del Cluster perché si uniscano nella richiesta alla politica di un Ministero del Mare. Il presidente ricorda anche che il Propeller è una associazione apolitica che ha tra i suoi scopi il promuovere, appoggiare e sviluppare le attività marittime allo scopo di migliorare le relazioni umane ed i rapporti internazionali e di promuovere pertanto il commercio, le pubbliche relazioni ed uno spirito di amicizia e di propositi comuni tra persone impegnate ed interessate nelle attività connesse ai trasporti marittimi, terrestri, aerei : raggruppa più di 1500 rappresentanti del Cluster Marittimo in tutto il Paese e rappresenta quindi un termometro importante della crescente e pressante domanda del Cluster marittimo di unificazione delle competenze legate al Mare. \* ROMA Il cluster marittimo guarda con grande attenzione all'attuale situazione politica del Paese ed auspica che nell'ambito della riorganizzazione dell'esecutivo venga tenuto in debita considerazione il ruolo dell'economia del mare per il Paese. Siamo consapevoli afferma Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare e di Confitarma di come possa risultare complesso in questo momento valutare le istanze dei numerosi comparti della nostra economia. Cionondimeno, il mondo del mare ritiene che proprio in momenti di cambiamento come questi possano essere colte importanti opportunità per salvaguardare gli interessi del Paese in un settore d'importanza strategica quale è quello marittimo. Trasporti marittimi, cantieristica, pesca, nautica da diporto, porti e terminal industria delle estrazioni, ricerca e tutela del territorio, oltre alle attività connesse dell'indotto, quali assicurazioni, intermediazione, servizi logistici, scuole nautiche nonché attività sportive e ricreative. Un mondo sottolinea il presidente Mattioli che annualmente produce beni e servizi per un valore di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) ed acquista presso le altre branche dell'economia forniture





## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 530 mila persone. Pertanto conclude Mario Mattioli in questa difficile fase di riflessione sull'assetto del Paese, il cluster marittimo chiede con forza che venga costituita un'efficace sede di coordinamento politico amministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della Presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell'intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse Amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell'Italia, leggendo e innovando la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un'unica direzione ministeriale.

## Umberto Masucci rilancia: un Ministero del Mare

*Il settore marittimo italiano può avere un ruolo di riferimento per l'Unione Europea*

Vezio Benetti

LIVORNO Umberto Masucci, presidente del Propeller Club italiano ha aderito alla nostra richiesta di una intervista con i mezzi che oggi ci consente la pandemia: il computer. Recentemente Masucci che è ritenuto un professionista nel settore dello shipping, della logistica e della portualità, che ha girato il mondo prendendo conoscenza delle varie realtà mondiali ha lanciato a gran voce insieme ad altre categorie la istituzione di un Ministero del Mare nel nostro Paese. Perché? Perché possa essere al fianco del cluster marittimo italiano che riveste un ruolo fondamentale per il rilancio dell'economia nazionale. Nel difficile momento storico che stiamo vivendo, in uno scenario nazionale così complesso, l'Italia può ricoprire un ruolo di guida e di riferimento per la Ue, facendo del Mediterraneo un centro per rilanciare trasporto, turismo, pesca industrie ecc. Sintetizzo ha detto Masucci: la Cina ha 14mila chilometri di coste e 1 miliardo e 400 milioni di abitanti e l'Italia ha 8mila chilometri di coste e 60 milioni di abitanti. Basterebbe questo dto per evidenziare in modo plastico l'importanza del mare nel nostro Paese. Vi lasciamo all'intervista.

The screenshot shows the website 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINOLI SRL'. The main article title is 'Umberto Masucci rilancia: un Ministero del Mare' with a sub-headline 'Il settore marittimo italiano può avere un ruolo di riferimento per l'Unione Europea'. The article is dated '12 gennaio 2021' and is by 'Vezio Benetti'. Below the article is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and 'Indirizzo azienda', and a 'Registrazione' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, including 'Umberto Masucci rilancia: un Ministero del Mare', 'Naufragi: "Non c'è giusta attenzione per la logistica"', 'Ferrari, Asuterminali: "Il cluster è unito"', 'Pontremoliase: soddisfazione di Sommerby per la novità', and 'Grandi: primo passo per ilisca di un nuovo art. 16 a Obita'. At the bottom, there is a section for 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' and a list of 'ARREDI CORRELATI' including 'NICE', 'NIGHTS PIZZANO', 'SPAGNOLI', 'FRANCO VINCIGUERRA', 'MINISTRO DEL MARE', and 'MINISTRI E ALTRI ITALIANI: UMBERTO MASUCCI'.

### Ministero del mare: anche Fedepiloti lo richiede

GAM EDITORI

23 gennaio 2021 - La Federazione Italiana Piloti dei Porti sostiene con forza l'appello inviato al Governo dal Presidente dell' International Propeller Clubs Umberto Masucci e dal Presidente della Federazione del Mare e di Confitarma Mario Mattioli, per l' istituzione di un Ministero del Mare. L' economia del mare rappresenta per il nostro Paese un valore enorme di 34miliardi di Euro (2% del PIL) e offre occupazione a oltre 530 mila persone. Numeri importanti che richiedono da anni l' istituzione di un Ministero del Mare o di una sede politico - amministrativa dedicata, con il preciso scopo di coordinare e gestire tutte le attività di un settore strategico e fondamentale come quello marittimo. Pur consapevoli del difficile momento che il nostro Paese si trova ad affrontare, crediamo fermamente che il Ministero del Mare possa rappresentare un punto di svolta per tutto il cluster marittimo italiano, un' unica guida capace di cogliere nuove opportunità e dare nuovo slancio per innovare e rilanciare la portualità del nostro Paese, facendo dell' Italia il fulcro dell' industria marittima del Mediterraneo.

The screenshot shows a news article on the website 'ASSIOPORTI'. The main headline is 'Ministero del mare: anche Fedepiloti lo richiede'. Below the headline is a photograph of a harbor with several boats. The article text begins with '23 gennaio 2021 - La Federazione Italiana Piloti dei Porti...'. To the right of the main article, there are several smaller sections: 'ASSIOPORTI', 'POPULAR POSTS' with a sub-headline 'Il cluster marittimo chiede al Governo un Ministero del Mare', and 'FEATURED POST' with a sub-headline 'Gnv: entra in flotta la nave GnvSeaLand'. At the bottom, there is a 'TECHNOLOGY' section.



## Il Cluster Marittimo al Governo: valutare l' istituzione di un Ministero del Mare

Roma, 20 gennaio 2021 Il cluster marittimo guarda con grande attenzione all' attuale situazione politica del Paese ed auspica che nell' ambito della riorganizzazione dell' esecutivo venga tenuto in debita considerazione il ruolo dell' economia del mare per il Paese. "Siamo consapevoli - afferma Mario Mattioli , presidente della Federazione del Mare e di Confitarma di come possa risultare complesso in questo momento valutare le istanze dei numerosi comparti della nostra economia. Cionondimeno, il mondo del mare ritiene che proprio in momenti di cambiamento come questi possano essere colte importanti opportunità per salvaguardare gli interessi del Paese in un settore d' importanza strategica quale è quello marittimo". Trasporti marittimi, cantieristica, pesca, nautica da diporto, porti e terminal industria delle estrazioni, ricerca e tutela del territorio, oltre alle attività connesse dell' indotto, quali assicurazioni, intermediazione, servizi logistici, scuole nautiche nonché attività sportive e ricreative. "Un mondo sottolinea il Presidente Mattioli - che annualmente produce beni e servizi per un valore di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) ed acquista presso le altre branche dell' economia forniture per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 530 mila persone". "Pertanto - conclude Mario Mattioli in questa difficile fase di riflessione sull' assetto del Paese, il cluster marittimo chiede con forza che venga costituita un' efficace sede di coordinamento politico amministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della Presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell' intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse Amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell' Italia, leggendo e innovando la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un' unica direzione ministeriale".



## Assonave: Pieno supporto per un Ministero del Mare

Genova L'industria metalmeccanica italiana e Assonave che la rappresenta esprimono piena condivisione dell'istanza espressa dalla Federazione del mare per l'istituzione di un Ministero ad hoc per lo sviluppo dell'economia marittima. Oggi le competenze in materia sono frammentate tra 5 Ministeri e non esiste, come accade in Francia e in altri Paesi Europei, una piattaforma di coordinamento complessivo, in grado non solo di ottimizzare gli investimenti da realizzare nell'ambito del Recovery Plan, ma anche di favorire nel lungo termine la sopravvivenza e il rafforzamento competitivo dell'industria marittima in generale e del settore navalmeccanico in particolare, afferma in una nota Assonave. L'associazione sottolinea come il settore pur con competenze all'avanguardia e leadership tecnologica risulta sotto fortissimo attacco competitivo da parte della concorrenza, spesso sleale, proveniente dall'Est Asiatico. Circa l'80% dei trasporti avviene via mare e l'Italia può diventare un'incredibile piattaforma logistica e industriale nel Mediterraneo. Il presidente di Assonave Vincenzo Petrone ha commentato: Il nostro comparto sta affrontando coraggiosamente la difficile congiuntura industriale e di mercato e non chiede sussidi, ma la creazione di condizioni politico istituzionali in grado di eliminare l'attuale livello di frammentarietà di azione, favorendo così lo sviluppo delle capacità competitive e di innovazione proprie del comparto, tali da garantirne la sopravvivenza e lo sviluppo nel lungo termine. La creazione di un Ministero del mare andrebbe esattamente in questa direzione.



### Fedepiloti: Pieno sostegno per l'istituzione del Ministero del Mare

Roma La Federazione Italiana Piloti dei Porti sostiene con forza l'appello inviato al governo dal presidente dell'International Propeller Clubs Umberto Masucci e dal presidente della Federazione del Mare e di Confitarma Mario Mattioli, per l'istituzione di un Ministero del Mare. L'economia del mare rappresenta per il nostro Paese un valore enorme di 34 miliardi di euro (2% del PIL) e offre occupazione a oltre 530 mila persone. Numeri importanti che richiedono da anni l'istituzione di un Ministero del Mare o di una sede politico amministrativa dedicata, con il preciso scopo di coordinare e gestire tutte le attività di un settore strategico e fondamentale come quello marittimo. Pur consapevoli del difficile momento che il nostro Paese si trova ad affrontare, crediamo fermamente che il Ministero del Mare possa rappresentare un punto di svolta per tutto il cluster marittimo italiano, un'unica guida capace di cogliere nuove opportunità e dare nuovo slancio per innovare e rilanciare la portualità del nostro Paese, facendo dell'Italia il fulcro dell'industria marittima del Mediterraneo.



### Grandi opere e commissari - I porti tracciano la rotta

GAM EDITORI

22 gennaio 2021 - Come sbloccare e realizzare le grandi infrastrutture indispensabili per avviare il rilancio del Paese? Una prima risposta può arrivare attraverso le Autorità di Sistema Portuale che, come accaduto a Genova, Palermo e Livorno, se riconosciute nel ruolo commissariale di realizzazione delle nuove opere e liberate dai vincoli della burocrazia e dotate di strumenti normativi efficaci, sono in grado di fornire una prima prova tangibile che le grandi opere possono essere sbloccate e avviate a realizzazione. Non casualmente nello schema di decreto del Presidente del Consiglio relativo alla gestione commissariale di infrastrutture strategiche nei porti figurano la Diga di Genova, le opere a mare della Darsena Europa di Livorno e il Polo cantieristico di Palermo. "Finalmente un indicatore in controtendenza - sottolinea Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Contrasporto - con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al Presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture; una formula questa che può funzionare legittimando gli Enti preposti al governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonchè da norme inadeguate". Secondo Merlo "Le nomine e l'attribuzione ai presidenti già nominati e a quelli che lo saranno di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l'intero sistema economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro: l'auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi".



