



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 29 gennaio 2021**



Prime Pagine

29/01/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 29/01/2021	8
29/01/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 29/01/2021	9
29/01/2021	Il Foglio Prima pagina del 29/01/2021	10
29/01/2021	Il Giornale Prima pagina del 29/01/2021	11
29/01/2021	Il Giorno Prima pagina del 29/01/2021	12
29/01/2021	Il Manifesto Prima pagina del 29/01/2021	13
29/01/2021	Il Mattino Prima pagina del 29/01/2021	14
29/01/2021	Il Messaggero Prima pagina del 29/01/2021	15
29/01/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 29/01/2021	16
29/01/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 29/01/2021	17
29/01/2021	Il Tempo Prima pagina del 29/01/2021	18
29/01/2021	Italia Oggi Prima pagina del 29/01/2021	19
29/01/2021	La Nazione Prima pagina del 29/01/2021	20
29/01/2021	La Repubblica Prima pagina del 29/01/2021	21
29/01/2021	La Stampa Prima pagina del 29/01/2021	22
29/01/2021	MF Prima pagina del 29/01/2021	23

Primo Piano

28/01/2021	Ansa Porti: Rossi (Assoporti), primi risultati 2021 sono positivi	24
28/01/2021	FerPress ISFORT: Il sistema portuale italiano. Webinar sul saggio di Andrea Appetecchia, focus su accessibilità	25
29/01/2021	Il Piccolo Pagina 20 Assoporti prepara il ricorso sulle tasse Ue	27
28/01/2021	Port News «Porti solisti senza direttore d' orchestra»	28

di Marco Casale

Trieste

29/01/2021	Il Piccolo Pagina 26	G.TOM.	31
<hr/>			
29/01/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 29	LA. BL.	32
<hr/>			
29/01/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 29	GIULIO GARAU	33
<hr/>			

Venezia

29/01/2021	Il Gazzettino Pagina 38		34
<hr/>			
29/01/2021	Il Gazzettino Pagina 39	FULVIO FENZO	35
<hr/>			

Savona, Vado

28/01/2021	Savona News		36
<hr/>			
28/01/2021	Il Vostro Giornale		37
<hr/>			

Genova, Voltri

29/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 16	ALBERTO QUARATI	38
<hr/>			
29/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 17	FRANCESCO MARGIOCCO	39
<hr/>			
28/01/2021	Genova Post	Redazione	40
<hr/>			
28/01/2021	Liguria Notizie	redazionegenova	41
<hr/>			
28/01/2021	PrimoCanale.it		42
<hr/>			
28/01/2021	telenord.it		43
<hr/>			
28/01/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	44
<hr/>			
28/01/2021	PrimoCanale.it		45
<hr/>			
28/01/2021	Transportonline		46
<hr/>			

La Spezia

29/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 22	LAURA IVANI	47
<hr/>			

29/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35	48
	«Trasloco a Pagliari entro un paio di mesi»	
29/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35	50
	«I ritardi dovuti a una variante al progetto»	
29/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 41	51
	Al Muggiano il bacino di carenaggio	
28/01/2021	Messaggero Marittimo	52
	Lsct testa nuovo sistema ARMS	<i>Redazione</i>

Ravenna

29/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 43	53
	Sapir e Contship, avanti assieme	
28/01/2021	ravennawebtv.it	54
	Concluso il Tavolo del Porto: al centro del progetto la sostenibilità ambientale e le sfide per competere con l' Europa	

Marina di Carrara

29/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 34	55
	Erosione, partita la task force regionale Alta tensione tra i balneari per il litorale	
29/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 34	56
	«Dateci i documenti sul piano portuale»	
29/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 35	57
	Il porto? Eppure si muove. Ma anche no L' unico piano è ancora fermo a 40 anni fa	
29/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 36	59
	«Fermate l' idrovora, il porto viene giù»	
29/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 36	60
	«Sviluppo sì ma sostenibile»	
28/01/2021	Voce Apuana	61
	Erosione, i Paladini Apuo-Versiliesi chiedono lo stato di emergenza	<i>Redazione</i>

Livorno

28/01/2021	FerPress	63
	Porti: audizione Guerrieri, designato alla presidenza AdSP Mar Tirreno Settentrionale (Livorno-Piombino)	

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/01/2021	Corriere Adriatico Pagina 13	64
	Luci hi-tech e storia Il nuovo waterfront pronto in due anni	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 32	66
	Dalla Sovrintendenza stop al progetto per il Marina yachting	
29/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 32	67
	La proposta del Porto green ottiene il pieno di consensi	

29/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 32		68
	Lungomare, via al restauro della diga dell' anfiteatro. Barriera, ora si accelera		
29/01/2021	Il Messaggero (ed. Frosinone) Pagina 39		69
	Lavori al porto, problemi di sicurezza		
29/01/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 2		70
	Comitato Sole: «Con il progetto Zephyro Civitavecchia entra in Europa»		

Napoli

29/01/2021	Corriere del Mezzogiorno Pagina 7	<i>Simona Brandolini</i>	71
	Marone: il metrò di Siza? L' Autorità portuale lo ha sempre boicottato		
29/01/2021	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 21	<i>Gennaro Di Biase</i>	73
	Crolli e incuria, un disastro		
29/01/2021	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 22		74
	Anche la Colonna Spezzata cede a incuria e maltempo Napoli sta cadendo a pezzi		
29/01/2021	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 7		76
	Porto, ok della Camera per la nomina di Annunziata		
28/01/2021	Primo Piano 24	<i>Pubblicato Da</i>	77
	Autorità Portuale, la Camera dà l' ok alla presidenza di Andrea Annunziata		
28/01/2021	Punto Agro News		78
	Porti in Campania: Borrelli, Annunziata e' scelta giusta		
28/01/2021	Ship Mag		79
	Napoli, sindacati: No alla proposta di rinnovo del segretario uscente Messineo		
28/01/2021	Napoli Today		80
	Stazione Municipio, l' Autorità portuale cambia il progetto dell' archistar. E De Luca chiede le carte		
28/01/2021	Shipping Italy		81
	Spirito: Le port authority diventeranno Spa. E poi diremo che è stata una grande riforma		

Salerno

29/01/2021	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 21	<i>Diletta Turco</i>	82
	Il porto contiene i danni della crisi traffici in calo meno che altrove		
29/01/2021	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 24		83
	Il porto contiene i danni della crisi giù i traffici ma meno degli altri scali		

Brindisi

29/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33		85
	Porto, «tiene» il traffico merci aumentano tir e semirimorchi		
29/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11		86
	Nell' anno nero del Covid il porto di Brindisi ha retto		
28/01/2021	Brindisi Report		88
	Porto Brindisi: traffico rotabili in aumento, calo contenuto delle merci		
28/01/2021	Informazioni Marittime		89
	Movimentazione, a Brindisi nel 2020 sono aumentati i rotabili		
28/01/2021	Il Nautilus		90
	Porto di Brindisi: nell'anno più nero il sistema ha retto bene. In aumento, rispetto al 2019, il traffico dei rotabili		
28/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	91
	Brindisi: nel 2020 cresce traffico rotabili		

28/01/2021	Puglia Live	92
<hr/>		
28/01/2021	Sea Reporter	94
<hr/>		
Progetto THEMIS, al via i webinar su "la dimensione turistica delle Zes"		

Manfredonia

28/01/2021	Ship Mag	95
<hr/>		
Manfredonia, la seconda vita del Porto Alti Fondali: traffici a doppia cifra e più investimenti dai privati		

Cagliari

29/01/2021	L'Unione Sarda Pagina 20	97
<hr/>		
Oggi in porto la Msc Grandiosa		
28/01/2021	Ansa	98
<hr/>		
Crociere:MSC Grandiosa apre 2021 di Cagliari, 600 passeggeri		
28/01/2021	Corriere Marittimo	99
<hr/>		
MSC Grandiosa domani a Cagliari inaugura la stagione crocieristica al Cagliari Cruise Port		

Palermo, Termini Imerese

29/01/2021	Giornale di Sicilia Pagina 16	100
<hr/>		
Bacini in vendita, sale la tensione		
29/01/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 2	101
<hr/>		
Regione, in vendita bacini di carenaggio		
28/01/2021	Ansa	102
<hr/>		
Porti: Palermo; Regione Siciliana vende bacini galleggianti		
28/01/2021	IL Sicilia	103
<hr/>		
Porto di Palermo, la Regione Siciliana mette in vendita i bacini di carenaggio		
28/01/2021	Informazioni Marittime	104
<hr/>		
Palermo mette in vendita i suoi due bacini galleggianti		
28/01/2021	LiveSicilia	105
<hr/>		
Porto di Palermo, la Regione mette in vendita i bacini di carenaggio		
28/01/2021	Shipping Italy	106
<hr/>		
In vendita i bacini galleggianti dei cantieri navali di Palermo		

Focus

29/01/2021	MF Pagina 19	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	107
<hr/>			
Il Marebonus è a rischio			
28/01/2021	Informare		108
<hr/>			
De Micheli: designare i marittimi quali lavoratori chiave? Ma lo abbiamo già fatto a marzo!			
28/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	110
<hr/>			
Riconosciuto il ruolo chiave dei marittimi			
28/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	111
<hr/>			
Laghezza: "Voce all' impresa per rilanciare il cluster mare"			
28/01/2021	Ship Mag		112
<hr/>			
L'alibi del Ministero del Mare per nascondere la debolezza del settore / L'analisi			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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

Orsini & Damiani
Dal 1968, coltiviamo valori.
FRUTTA E VERDURA SINCERE PER NATURA.
ORSINIEDAMIANI.IT



Milano, il nuovo Bosco
L'altra Torre di Boeri
25 piani e 420 alberi
di **Andrea Senesi**
a pagina 25



Il giornalista americano
Decapitato da Al Qaeda
Il Pakistan libera
gli assassini di Pearl
di **Lorenzo Cremonesi**
a pagina 21

VERDURA AVVENTURA
SCOPRI IL MONDO DELLE VERDURE SU VERDURACHEAVVENTURA.IT

La crisi Il leader di Italia viva al Colle non fa il nome del premier: «Prima dicano se ci vogliono». Il Pd invece lo sostiene

Renzi, per ora, ferma Conte

Il Quirinale valuta le ipotesi di un incarico esplorativo o di un secondo giro di consultazioni

UNA LUNGA OSTILITÀ

di **Roberto Gressi**

L'avvocato ha chiamato e questa volta il senatore ha risposto. L'andata a Canossa è forse riuscita a evitare che al Colle Renzi pronunciasse un no definitivo al Conte ter, ma ha anche permesso al leader di Italia viva di accorciare ancora un po' il guinzaglio delle sue condizioni, lasciando una strada strettissima alla riedizione dell'alleanza. Non c'è bisogno della palla di vetro per sapere che i due si disprezzano.
continua alle pagine 2 e 3

L'ILLUSIONE DEL RINVIO

di **Daniele Manca**

L'Italia è entrata nel limbo della crisi politica. Uno strepitoso alibi per molti in Parlamento, al governo e nell'amministrazione pubblica per sospendere le attività. Saltata la riunione tra Regioni e governo per il Recovery plan mentre si avvicina pericolosamente la scadenza del primo febbraio, giorno al quale era stata ancorata la miniprova delle cartelle fiscali. Solo ieri il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, ha assicurato che si sta lavorando per dare qualche certezza in più ai cittadini.
continua a pagina 28

Seconda giornata di consultazioni al Colle. Il Pd ha confermato l'appoggio a Conte, Renzi ha preso tempo. Non un veto ma un «vedo»: «Dicano se ci vogliono». Dunque i tempi per risolvere la crisi si allungano. Il Quirinale valuta un incarico esplorativo o un secondo giro di consultazioni.
da pagina 2 a pagina 11

LA DEPOSIZIONE DEL PREMIER

Migranti, fair play su Salvini

di **Giovanni Bianconi**
a pagina 13

GIANNELLI
LA POSIZIONE DI ITALIAVIVA

ITALY PHOTO PRESS

Festival Franceschini: all'Ariston stesse regole degli altri teatri



Fiorello, 60 anni, con il direttore artistico di Sanremo Amadeus, 58, che minaccia di lasciare il Festival

Sanremo, no ai figuranti Amadeus minaccia l'addio

di **Renato Franco** e **Aldo Grasso**

I Festival di Sanremo nel caos. Niente figuranti in sala, per l'Ariston valgono le regole degli altri teatri, twitta il ministro Franceschini. Il direttore artistico Amadeus minaccia di lasciare.
alle pagine 18 e 19 Laffranchi

IN TRE SI PUNTANO ADDOSSO LA PISTOLA

Lo stallo messicano

di **Antonio Polito**

Il primo round della crisi è un perfetto stallo alla messicana. Come in un film di Sergio Leone. Tre persone si puntano la pistola e nessuno spara per primo.
a pagina 6

FACE DA CRISI

Toninelli-Lezzi, i teleguidati

di **Fabrizio Roncone**

telecomandati. Danilo Toninelli e Barbara Lezzi, gli ex ministri grillini guidano l'armata anti-responsabili. «Non ci fidiamo, pronti alle barricate».
a pagina 9

IL VIRUS LIMITI PER IL VACCINO ASTRAZENECA: NO AGLI OVER 65

Indice Rt in discesa ma la Lombardia resta «arancione»

di **Carlotta De Leo** e **Lorenzo Salvia**

Domenica cambiano i colori delle regioni e la Lombardia, che sperava di ritornare gialla, resterà ancora arancione. Stessa sorte anche per Lazio e Piemonte. Oggi i dati del monitoraggio dell'Istituto superiore di Sanità e l'ordinanza del ministro Roberto Speranza. Ieri l'indice di contagiosità è tornato a scendere in tutto il Paese. I positivi sono stati 14.372, 492 i morti. Per il vaccino di AstraZeneca potrebbe arrivare già oggi il via libera da parte dell'EMA. Ma l'Agenzia italiana del farmaco chiede il blocco delle iniezioni per gli over 65, e così resterebbero fuori 14 milioni di cittadini.
da pagina 14 a pagina 17

IL VIDEO DIVENTA UN CASO



Ronaldo in gita a Courmayeur: violato il divieto

di **Massimiliano Nerozzi**

Ronaldo e Georgina a Courmayeur in barba ai divieti anti-Covid. Il video di un tifoso scatenò il caso.
a pagina 15

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Si narra di un trapezista del circo di Pechino famoso per riuscire a cambiarsi completamente d'abito in volo. Ebbene, al senatore Luigi Vitali il trapezista di Pechino non fa nemmeno il solletico. Il nostro acrobata è riuscito a saltare dall'opposizione al governo e dal governo di nuovo all'opposizione nel volgere di una notte, mutando tre casacche senza nemmeno infilarsi il pigiama. Una prova di vitalismo resa necessaria dalla contrazione del vitalizio. Come tanti, il senatore Vitali è guidato da una stella polare: restare in Parlamento fino all'ultimo giorno utile. Temendo che la caduta di Conte coincida con la fine dei giochi, l'altra sera accetta di andarlo a trovare a Palazzo Chigi. Entrato berlusconiano, esce da lì più cantano di Casalino. Va in uff-

Uomini Vitali

cio e scrive una lettera di congedo ai suoi colleghi di partito: «In un momento così drammatico bisogna pensare agli interessi del Paese». Dopo di che sparisce. «Ha lasciato Forza Italia, ma non si sa più dove sia finito», lancia l'allarme un butta-dentro del Responsabili. In realtà Vitali è a casa sua, intento a pensare agli interessi del Paese, quando in piena notte lo chiama Berlusconi per rassicurarlo che non si andrà a votare. Ma Vitali si fida e non si fida. E se Salvini facesse il matto? Così si fa rassicurare anche da Salvini: tranquillo, vedrai che non si vota. Solo allora il governativo Vitali smette finalmente di pensare agli interessi del Paese e si addormenta, sollevato, all'opposizione.

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**

30 mg capsule rosse (30 capsule di 30 mg)

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO **PENSIERI COSTANTI**

Leggere attentamente il foglio illustrativo. LAILA è un medicinale sotto controllo di prescrizione. Non è un integratore alimentare. Evitare l'uso prolungato. Si sconsiglia l'uso prolungato per chi soffre di disturbi di natura psichiatrica. Controindicazioni in modo con sostanze controllate e guidate. Tel. 06/707020

10129
9 771120 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1 CD Milano



Oggi giorno di **colori** e dati: la **Lombardia** ci ricasca. Un sindaco: "Ieri la Regione non cancellava i guariti, ora mi **spariscono** i malati. Una guarigione **miracolosa**"



Venerdì 29 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 28
 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 abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LA CRISI/1 Il Rottamatore e l'"umiliazione" del premier
Renzi rifiuta la mano di Conte, che tace e rimane a guardare



DE CAROLIS E ZANCA A PAG. 2

LA CRISI/2 Il Quirinale ha fretta di fare un nuovo esecutivo
Forse Fico "esplora" se c'è la maggioranza O governo del Colle



MARRA E D'ESPOSITO A PAG. 2-3

Oronzo e Coerenti

» Marco Travaglio

Che esistessero i responsabili incoerenti (dall'opposizione alla maggioranza, o viceversa) e quelli coerenti (dalla maggioranza all'opposizione alla maggioranza, o viceversa), si sapeva. Ora però, con Gigetto Vitali, s'avanza una terza specie: quella dei responsabili coerenti-incoerenti-coerenti (o viceversa), detti anche voltagabbana di andata e ritorno, eletti con l'opposizione, passati alla maggioranza e rientrati in sei ore all'opposizione dopo le telefonate di B. e Salvini. Perché oggi, sul mercato, un chilo di senatore apolide costa più del caviale albino di storione bianco. E non tutti se lo possono permettere. Ci si contenta di una coscia da fare arrosto, una lingua in salsa verde, un'ala in salmi, una frattaglia in soffritto, un rognone trifolato, una zampetta in bianco, un piedino bollito. Per orientarsi nella crisi più pazza del mondo, ci vorrebbe Oronzo Canà, cioè Lino Banfi allenatore nel pallone, detto anche la Iena del Tavoliere e il Vate della Daunia, immortale profeta della "biziona" col modulo tattico del 5-5-5: "Mentre i cinque della difesa vanno avanti, i cinque attaccanti retrocedono, e viceversa. Allora la gente pensa: 'Ma quelli che c'hanno cinque giocatori in più?'. Invece no, perché mentre i cinque vanno avanti, gli altri cinque vanno indietro e durante questa confusione generale le squadre avversarie si diranno: 'Ah! Ah! Che cosa sta succedendo?'. E non ci capiscono niente?"

Lui sì che, alla Longobarda, sapeva fare le campagne acquisti: "Sono riuscito ad avere i tre quarti di Gentile e i sette ottavi di Collovati, più la metà di Mike Bongiorno. In conclusione, noi abbiamo ottenuto la proprietà di Madonna in cambio di Falchetti e Mengoni". Anzi no: "Attraverso le cessioni di Falchetti e Mengoni riusciamo ad avere la metà di Giordano, da girare all'Udinese per un quarto di Zico e tre quarti di Edinho...". Ora, dinanzi all'immondo mercato di tre quarti di Vitali, sette ottavi di Ciampolillo più la metà della Rossi e le proprietà di Rossi e Pulverini, era naturale che la coscienza dell'anima più pura della politica italiana, quella che "abbiamo rinunciato alle poltrone di Teresa, Elena e Ivan perché per noi contano le idee", quella che sopra la firma appone sempre "un sorriso", insomma l'Isariota di Rignano ribollisse di sacro sdegno (aggravato dal fatto che noi del Fatto andiamo troppo in tv per rimediare ai suoi flop d'ascolto, mentre lui è bandito da tutti i media nazionali): "La creazione di gruppi improvvisati è un autentico scandalo!". Giusto, vergogna. Sarebbe come se un ex premier ed ex segretario del Pd annunciasse il ritiro dalla politica, poi ci restasse, si ricandidasse e si facesse rieleggere sempre nel Pd.

SEGLUE A PAGINA 20

RENZI-SHOW AL QUIRINALE METTE IL VETO SU CONTE. POI COMIZIA: "NIENTE VETI"

Esalta il principe-mandante e prende in giro Mattarella

LE VERE CONSULTAZIONI "ONORATO" CON BIN SALMAN, CHE L'ONU ACCUSA SUL CASO KHASHOGGI, LODA IL COSTO DEL LAVORO SAUDITA



RODANO A PAG. 5

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro Renzi**, seguire i soldi a pag. 5 • **Lerner Pd** ancora ostaggio a pag. 11
- **De Masi Recovery**, solito ignoto a pag. 17 • **Rinaldi** Le balles di Salvini a pag. 11

VACCINO A OSTACOLI

Berlino (e l'Em) su AstraZeneca: "No agli over 65"

VERGINE A PAG. 7

CONDANNATA A TORINO

Da Sala a Raggi: i sindaci a difesa della Appendino



A PAG. 14

6 ARRESTI A BRINDISI

"Giudice estorse soldi a genitori di bimbo malato"

IURILLO A PAG. 12

GAME STOP & REDDIT

I cyber-pirati che sfidano i lupi di Wall Street

BORZI E LENZI A PAG. 8 - 9

Mannelli

satira di soccorso



in caso di disastro sputare qui

» **SANREMO** "Niente pubblico"

Festival "zona rossa" Amadeus furioso

» Stefano Mannucci e Silvia Truzzi

La crisi l'ha aperta di prima mattina un tweet al vetriolo di Lucio Presta, agente di Amadeus, con un pizzino che prelude al "ritiro" del direttore artistico da Sanremo (rito renziano): "Governo caduto (...) economia a pezzi e vedo ministri importanti, giornalisti importanti, parlare solo di Sanremo e figuranti".

A PAG. 18

La cattiveria

Festival di Sanremo, trovato l'accordo: si al pubblico in sala, no ai cantanti sul palco

WWW.SPINOZA.IT

LA POLONIA IN RIVOLTA

Legge anti-aborto: migliaia in piazza contro Kaczynski

IACCARINO A PAG. 16



il Giornale



VENERDÌ 29 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 24 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 | Grande Ed. (settimanale)

TERREMOTO IN MAGISTRATURA
L'ANNO CHE VERRÀ
COL VICE MATTARELLA
SCELTO
DA PALAMARA E LOTTI
di Alessandro Sallusti

Il governo Conte cade e non si rialzerà, perché non aveva i voti per fare passare la riforma della giustizia concordata più con i magistrati che con il Parlamento, cioè l'ennesimo atto di sottomissione della politica alla magistratura. Una magistratura che oggi, tra non pochi imbarazzi, inaugura l'anno giudiziario convinta - anche per la benevolenza di gran parte della stampa italiana - di poter non fare i conti con il caso Palamara e i suoi strascichi, primo fra tutti le rivelazioni che il magistrato ha fatto nel libro-confessione *Il Sistema* - ne sono il coautore e chiedo scusa per l'autocritica - che ricostruisce in modo documentale gli indicibili intrecci tra politica e magistratura negli ultimi vent'anni.

So bene che il presidente Mattarella in queste ore ha cose importanti e urgenti da fare, cioè tentare di ridare un governo al Paese (auguri presidente). Ma essendo stato proprio lui, appreso del caso Palamara, a parlare di «modestia etica» della magistratura, mi chiedo come possa accettare che il suo vicepresidente del Csm David Ermini partecipi oggi all'inaugurazione del primo anno giudiziario post-Palamara dopo aver appreso dalla lettura de *Il Sistema* la notizia - non smentita - che proprio Ermini fu eletto grazie a Palamara dopo una cena carbonara cui partecipò anche l'interessato insieme a un politico indagato, Luca Lotti del Pd. E mi chiedo se il primo procuratore di Cassazione (il magistrato più alto in carica dell'ordinamento) Giovanni Salvi oggi nella sua professione farà qualche riferimento al suo pranzo su una terrazza romana con Luca Palamara per cercare la sua benevolenza nel gioco delle nomine.

Lo stesso discorso vale per blasonati procuratori e importanti giudici. Insomma mi chiedo con che faccia oggi i vertici della magistratura ci racconteranno che il caso Palamara è alle spalle e che loro sono il futuro. Ieri una trentina di importanti magistrati ha preso le distanze da questa ipocrita sceneggiata. È un primo e buon segno. Ma contemporaneamente Nunzio Sarpietro, il magistrato che ieri ha interrogato il premier Conte sul caso del blocco delle navi degli immigrati, uscendo da Palazzo Chigi ha dichiarato: «Il presidente del Consiglio ben rappresenta la volontà degli italiani». Roba da togliergli l'inchiesta, mi auguro che avvenga, per palese sudditanza psicologica, e mi fermo qui per evitare querele. Già, perché i magistrati non spiegano né rispondono alle critiche ma querelano, forti del fatto che cane non mangia cane. Questo è il loro Sistema.



DOCUMENTO CHOC DOPO LA PUBBLICAZIONE DEL LIBRO DI SALLUSTI

Caso Palamara, 27 toghe chiedono la testa dei vertici

«Accuse gravi, si dimettano il pg di Cassazione e un togato Csm»

Massimo Malpica e Felice Manti

«Smentite o dimissioni». I tormenti delle toghe per le rivelazioni del caso Palamara tracimano dalle mailing list e dalle chat private e diventano un macigno per i vertici della magistratura. Almeno 27 toghe (ma chi ha lanciato l'ini-

ziativa assicura che alla fine saranno molte di più) hanno chiesto la testa del Procuratore generale della Cassazione Giovanni Salvi e del consigliere del Csm Giuseppe Cascini, entrambi pesantemente tirati in causa nel libro-intervista di Alessandro Sallusti e Luca Palamara *Il Sistema*. Diversi magistrati chie-

dono ai due di smentire «in maniera convincente» i fatti riportati nel libro o di abbandonare le cariche ricoperte. Una nuova guerra tra toghe è appena iniziata e nessuno sa come e quando finirà.

alle pagine 10-11

VERSO LA SCELTA DI FICO

Scacco Matteo a Conte

Renzi: niente reincarico, meglio un mandato esplorativo

«Senza di noi nessuna maggioranza, diteci se ci volete»

Centrodestra al Quirinale: no a governi improvvisati

«NO AL PUBBLICO», AMADEUS PRONTO ALL'ADDIO

Sanremo fra ricatti e privilegi specchio della politica italiana

di **Luigi Mascheroni** e **Laura Rio**

a pagina 27



SUL PALCO Amadeus si prepara a condurre il secondo Festival

di **Augusto Minzolini**

Nella seconda giornata di consultazioni al Quirinale, Matteo Renzi esclude l'ipotesi di un reincarico a Conte e chiede un mandato esplorativo per un'altra figura. Oggi il centrodestra al Colle per dire no a governi «improvvisati».

a pagina 2; servizi da pagina 2 a pagina 7

I COSTI BASSI UN BOOMERANG

Sì ad AstraZeneca ma soltanto per gli under 65

Enza Cusmai e Daniela Uva

Mentre la Ue alza il livello dello scontro e invia gli ispettori nelle fabbriche di AstraZeneca in Belgio, è atteso per oggi il via libera dell'Emm a vaccino di Oxford. In Italia si va verso un ok solo per i pazienti con meno di 65 anni. Il boomerang dei pagamenti al risparmio.

con **Biloslavo** alle pagine 12-13

i retroscena

IL RETROSCENA

Show al Colle e invasioni, ira di Mattarella
di **Adalberto Signore**

Politicamente parlando, è stata certamente una delle giornate più difficili per Sergio Mattarella. Con una (...)
segue a pagina 3

LA LEZIONE DELLA STORIA

«Maggioranza Mazzini», altro che Ursula
di **Vittorio Maciocce**

Non è più solo una questione di numeri. L'idea di costruire il Conte ter raccattando un manipolo (...)
segue a pagina 7

PROCESSO GREGORETTI

Conte avvocato di se stesso, non del popolo
di **Gabriele Barberis**

Suona quasi beffarda per un aspirante statista la combinazione simultanea della crisi di governo con l'udienza (...)
segue a pagina 8

LA STESSA PROCURA CHE VA A RILENTO CON GRILLO JR

Indagano Bocelli su «Pallina», la sua cagnolina morta in mare

di **Valeria Braghieri**

Umana, troppo umana questa vicenda del cane di Andrea Bocelli, la levriera Pallina. Caduta in mare e scomparsa nelle acque tra Arzachena e Golfo Aranci, in Sardegna, lo scorso 21 agosto. Troppo umano per un cane fare gite in barca sotto il solleone, troppo umano, per un cane, diventare mediatico finendo sui social come prima notizia (...)

segue a pagina 19

VIP AL DI SOPRA DELLE REGOLE, CARABINIERI IN CAMPO

CR7 e Georgina nei guai per la gita in zona arancione

di **Tony Damascelli**

Cristiano Ronaldo conosce benissimo il giallo e il rosso, per nulla l'arancione. Tra ammonizioni, multe, ed espulsioni, rare, sa come giocarsela ma non aveva previsto che abbandonare il Piemonte per festeggiare in Valle d'Aosta il compleanno della sua Georgina, oltre a essere una scelta romantica tra fiori e baci e gioielli, abbia rappresentato (...)

segue a pagina 14

ALL'ASTA A NEW YORK

Botticelli superstar: 92,2 milioni per un ritratto

di **Francesca Amè**

a pagina 25

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN FINE), IL SERVIZIO È GRATUITO. PER INFORMAZIONI, VEDI: WWW.ITALIA.IT

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila ha controindicazioni e può interagire con altri farmaci. Evitare l'uso prolungato. Evitare l'uso prolungato in gravidanza e allattamento. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza epatica o renale. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza cardiaca. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza circolatoria. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza respiratoria. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza endocrina. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza immunitaria. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza sensoriale. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza motoria. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza nervosa. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza vascolare. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza circolatoria. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza respiratoria. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza endocrina. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza immunitaria. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza sensoriale. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza motoria. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza nervosa. Evitare l'uso prolungato in caso di insufficienza vascolare.



IL GIORNO

VENERDÌ 29 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lainate, frattura al cranio. Tutti in silenzio

**Festa fra amici, in coma
Luca adesso sta bene:
«Ora ditemi la verità»**

Rampini a pagina 15



Pioltello, il regionale deragliato

**Binario killer
Il gip: Trenord
non ha colpe**

Consani a pagina 17

ristora
INSTANT DRINKS

Renzi al Colle sbarra la strada a Conte

«Serve un incarico esplorativo. Fango su di noi, dicano se ci vogliono oppure no». Poi evoca Draghi e il governo del presidente. Il premier aveva cercato un chiarimento telefonico col rottamatore. Zingaretti all'angolo per ora insiste sul terzo mandato

Servizi
da p. 3 a p. 7

Una modesta proposta

**Chi ha il vaccino
dia la licenza
a chi non ce l'ha**

Michele Brambilla

Ecco una proposta che forse può sembrare da socialismo reale, oppure da Papa Francesco, oppure ancora così ingenua da ricordare il Tenero Giacomo della Settimana Enigmistica. Dunque, la candida proposta è la seguente: visto che abbiamo urgenza di vaccinare più persone possibili, e visto che molte aziende farmaceutiche non sono ancora in grado di produrre vaccini sicuri, non potremmo chiedere a chi è più avanti nei risultati di concedere agli altri il brevetto - o la formula o la ricetta, non so come si chiamano - e fargli produrre su licenza lo stesso suo vaccino? Sarà anche un'utopia, ma l'alternativa è la guerra sui vaccini cui stiamo assistendo. Guerra che è una vergogna.

Continua a pagina 2

**SANREMO TRA DUE FUOCHI: MINISTRO E CTS FERNANO GLI SPETTATORI
AMADEUS NON CI STA E MINACCIA DI LASCIARE LA CONDUZIONE**



DALLE CITTÀ

La strage degli ospiti nelle Rsa

**Vanno avanti
le indagini dei pm
sulle 700 vittime
tra gli anziani**

Giorgi nelle Cronache

La scommessa

La Torre botanica
e un nuovo Pirellino
nel futuro di Milano

Mingoia nelle Cronache

Olevano Lomellina

**Biolevano, paura
per i posti di lavoro
dopo lo scandalo**

Zanichelli nelle Cronache



Lo sfogo della prof: la Dad mortifica i ragazzi

**«Cari studenti, scusateci
Lezioni da burocrati»**

Belaredetti a pagina 10



Primato dopo la cifra per il Salvator Mundi

**Un ritratto da 92 milioni
Botticelli sbanca all'asta**

Jannello a pagina 27

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

Dalla ricerca scientifica
nasce



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

Più spazio alla vita.

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

A. MENARINI



Domani su Alias

EGITTO Nell'anniversario della rivoluzione un incontro con Ganzeer lo street artist paragonato a Banksy che vive in esilio dal 2014



Culture

FUTURO DEL LIBRO Parla James Daunt, direttore di Waterstones, la maggiore catena britannica del settore MARIA TERESA CARBONE pagina 10



Visioni

SANREMO Festival in bilico: «si fa ma solo senza pubblico», twitta Franceschini. E Amadeus pensa alle dimissioni Stefano Crippa pagina 13

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

VENERDI 29 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 24

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

LA MAPPA EUROPEA DEL CONTAGIO MANDA IN ROSSO SCURO BOLZANO E FRIULI VENEZIA GIULIA

Piano vaccinale rivisto, ma è già vecchio

Il governo aggiorna il piano vaccinale con 24 milioni di dosi in più prenotate insieme all'Unione europea. Ma il piano è già superato. Vi compaiono vaccini non disponibili e mancano dosi che potrebbero essere contabilizzate. Ad esempio, il governo conta di riceve-

re entro marzo due milioni di dosi dalla società tedesca CureVac, che però ha avviato gli studi di clinici finali solo nello scorso dicembre e non riceverà il via libera così presto. Oggi il verdetto dell'Agenzia europea del farmaco su AstraZeneca, ma l'ok potrebbe valere solo

per persone al di sotto dei 60 anni. L'Ue ha diffuso la mappa delle aree a maggior diffusione del virus: Bolzano e Friuli Venezia Giulia sono in zona rossa scuro, la più critica. Il rappresentante delle regioni, Bonaccini: «Intervenga Speranza». CAPOCCI, POLICE A PAGINA 4

RITARDI ASTRAZENECA Ue pronta al controllo dell'export

La Commissione Ue intende mettere in atto un meccanismo di trasparenza sull'export di vaccini. Gran Bretagna sul piede di guerra, anche se aveva già limi-

tato l'uscita dei farmaci anti-Covid. Ispezione Ue all'impianto belga dell'azienda anglo-svedese. Bruxelles pronta a ricorrere alle vie legali. MERLO A PAGINA 5

Biden, un'altra storia

Tempi duri per gli Antipatici. Cia permettendo

ALBERTO NEGRI

Tempi duri per gli Antipatici e buone notizie, una volta tanto, nel sanguinoso gioco della politica estera e dei diritti umani. Che riguarda tutti noi e persino, come lo chiamava ieri sul manifesto Tommaso Di Francesco, il nostro «sussidiario speciale» (dai sauditi) Matteo Renzi. Biden ha congelato «temporaneamente» la vendita di armi e munizioni all'Arabia Saudita e di caccia F35 agli Emirati, una componente del Patto di Abramo tra monarchie del Golfo e Israele. — segue a pagina 15 —

Giulio Regeni Al Sisi ripete menzogne. Il regime è condannato

FRANCESCO STRAZZARI

Cinque anni dal brutale assassinio di Giulio Regeni, dopo un anno di carcerazione di Patrick Zaki fra i sessantamila oppositori che languono nelle carceri egiziane, che cosa abbiamo capito delle speranze che hanno acceso tutto il Mediterraneo e il mondo arabo nell'ultimo decennio? Il quadro investigativo ricostruito dalla Procura di Roma è tale ormai che anche gli avvoltoi hanno smesso di volteggiare. Le insinuazioni sono evaporate alla luce dei fatti. — segue a pagina 15 —

Matteo Renzi dopo la consultazione con Sergio Mattarella foto di Andreas Solaro/Ap



Al secondo giorno di consultazioni Renzi sale al Quirinale e detta le condizioni alla maggioranza per uscire dalla crisi. «Dicano se ci vogliono ancora». Fallita l'operazione responsabili, Conte lo chiama e riapre la trattativa. Ok da Zingaretti. L'incognita 5 stelle, oggi da Mattarella pagine 2,3

CASO GREGORETTI Conte al Gup di Catania: «A decidere fu Salvini»



Una separazione tra la politica sui migranti e le decisioni che nel corso dell'esecutivo Conte 1 vennero prese in merito agli sbarchi degli stessi. Decisioni che «sono di competenza del solo ministero dell'Interno». E' quanto il premier Conte ha detto al gup di Catania sul caso Gregoretti. LANIA A PAGINA 2

all'interno

Intervista De Magistris: la Calabria è casa mia

MESSINETTI, DIONESALVI PAGINA 6

Napoli Maresca candidato di fatto, per il Csm si può

ANDREA FABOZZI PAGINA 6

Usa Biden riapre ai rifugiati e al ritorno dell'Obamacare

MARINA CATUCCI PAGINA 8

ABORTO Polonia in piazza contro il ritorno al Medioevo



Migliaia di persone sono scese in strada nelle maggiori città della Polonia contro la messa al bando dell'aborto terapeutico decretata da una sentenza del Tribunale costituzionale, filogovernativo. Oggi lo «Sciopero nazionale delle donne» con una mobilitazione a Varsavia. SEDIA A PAGINA 7

Sinistra Un nuovo inizio per ritrovare un orizzonte di senso

GIANCARLO GAETA

Di che scrivo? Si parla solo di Covid. La politica è morta. Comincio da questa desolata constatazione di Emanuele Macaluso. La riferiva Peppe Provenzano nella partecipata memoria al funerale, proprio nel giorno del centenario della nascita del Pci. — segue a pagina 14 —

Lele Corvi



Photo Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.04/CRIM/2021/03 10179 91770235/213000





€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 28 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 29 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il caso del pubblico Variante del virus ora è a rischio anche il festival di Sanremo

Federico Vacalebre a pag. 14



Il campione ci ricasca Essere Cristiano Ronaldo e sentirsi al di sopra delle regole anti-Covid

Pino Taormina a pag. 11



Spunta il governo istituzionale

►Renzi al Quirinale, no al reincarico a Conte: «Dicano se ci vogliono nella maggioranza» Il gelo di Zingaretti. Più vicino il mandato esplorativo a Fico. Aperture dal centrodestra

Caos Parlamento SE NESSUNO SI FIDA PIU' DI NESSUNO

Massimo Adinolfi

Chi si fida di chi? Sulla scena di una crisi maledettamente complicata, di cui nessuno conosce l'approdo, non c'è nessuno che giurerebbe sulle parole dell'altro. Dice Renzi che non c'è nessun veto su Conte: sarà vero? Dice Zingaretti che il Pd ha una sola parola e un solo nome: Giuseppe Conte. Ma che succede se il nome salta? Scrive il premier, su Facebook, che «serve un'alleanza, nelle forme in cui si potrà diversamente realizzare». Continua a pag. 6

L'analisi LA RIFORMA CHE NON MIGLIORA LA GIUSTIZIA

Carlo Nordio

«Nessuna riforma può essere efficace senza l'immissione di risorse umane e strumentali adeguate, senza mettere benzina nella macchina della giustizia». Con queste parole, apparentemente convincenti, il Ministro Bonafede ha licenziato la sua «relazione sullo stato della giustizia» prima che la crisi in atto licenziasse lui. Il documento, depurato con verecanda parsimonia, di ogni riferimento politico, è un evanescente surrogato del programma originale. Continua a pag. 39

La città alla sbando e il sindaco sta in Calabria



La bandiera stracciata della città di Napoli, in via Verdi. Foto: S. A. Giarola

Quella bandiera stracciata nella Napoli abbandonata

Luigi Roano in Cronaca

Acquaviti, Ajello, Allegrì, Calò, Conti e Pucci da pag. 2 a 5

I focus del Mattino Stato, famiglie e imprese l'Italia schiacciata dai debiti

Nando Santonastaso a pag. 7

I focus del Mattino/2 La resa del Fisco: inesigibili mille miliardi di euro

Marco Esposito a pag. 7

Scuola, i genitori possono scegliere le lezioni da casa

►Campania, la nuova ordinanza per le superiori La presenza in classe deve essere sempre al 50%

Mariagiovanna Capone a pag. 8

Il caso AstraZeneca Più dosi agli inglesi l'Ue: stop all'export

Tra l'Ue e AstraZeneca continua la guerra sui vaccini. Ora l'Europa vuol bloccare l'export dell'azienda. Calò e Malfetano a pag. 9

C'era una volta Vaccino di massa il modello Borbone

Maurizio Bifulco Davide Orsini L'avvicinamento è progredita. Continua a pag. 39

Coppa Italia (4-2) Pazzo Napoli in semifinale L'ira di Gattuso «Io non lascio»



Un Napoli straripante nel primo tempo (quattro gol), ma distratto nel finale, piega lo Spezia e vola in semifinale di Coppa Italia. Di Koulibaly, Lozano, Politano ed Elmas le reti. Gattuso nel dopogara: «Non sono Padre Pio, non mi dimetto». Ciriello, Majorano, Taormina, Trieste e Ventre da pag. 16 a 19

Il punto MA IL VIZIO ALTI E BASSI NON PASSA

Francesco De Luca Non sono stati affatto giorni facili dopo la sconfitta a Verona. Ma Gattuso non ha avuto dubbi sulla sua squadra, né la squadra ne ha avuti sul suo allenatore, e così il Napoli è riuscito a conquistare la semifinale di Coppa Italia, eliminando lo Spezia che dopo un tempo perdeva per 4-0. Continua a pag. 38

Kadca
via Leonardo Da Vinci 10, Grumo Nevano (NA)
0818333076 - info@kadouomo.it - www.kadouomo.it

Il processo Ricostruzione in 3D dei cunicoli «Così saccheggiano Pompei» ecco le mappe dei tombaroli

Dario Sautto

Il percorso dei cunicoli scavati dai tombaroli e i locali della villa romana di Civita Giuliana sono stati esplorati grazie alla tecnica del «laser scanner». Immagini 3D, ad altissima definizione, hanno permesso di anticipare al computer l'indagine di «archeologia giudiziaria» che sta riportando alla luce i danni causati al patrimonio culturale dai saccheggi dei tombaroli, ma allo stesso tempo sta regalando ogni

giorno nuove sensazionali scoperte alle porte di Pompei. Un'intera rete da oltre 70 metri di cunicoli, accessi diretti che si trovano nella cantina di un villetta e in un capanno agricolo, «incroci» tra i due tunnel principali e le varie ramificazioni. I risultati di quella indagine super tecnologica applicata all'archeologia «classica» sono stati presentati ieri nel tribunale di Torre Annunziata, durante il processo a due presunti tombaroli di Boscoreale. A pag. 13

L'app Perte+
Qualche punto ogni euro di spesa* e converti i tuoi punti in sconti immediati alla cassa. Più fa la spesa, più risparmi!

- Sempre aggiornato** Il tuo saldo puoi sempre a portata di mano!
- Missioni e giochi** Completa le missioni dei tuoi punti extra e premi speciali ti aspettano!
- Il concorso mensile** Con le missioni e giochi accumula foglie e partecipa al concorso mensile!
- Il tuo punto vendita** Sfoggia i tuoi punti e scegli i servizi del tuo punto vendita preferito!

SCARICA Perte Plus SUBITO 100 PUNTI IN OMAGGIO





Il Messaggero



21h € 1,40* ANNO 143-N° 28 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 29 Gennaio 2021 • S. Costanzo

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Il personaggio
Un contratto da modella, ospite d'onore al Super Bowl
Amanda Gorman, la poetessa di Biden ormai è una star
Guaita a pag. 12



Trattativa con l'Inter
Scambio Dzeko-Sanchez
la Roma tenta il cileno per allontanare Edin
Ma c'è l'ostacolo tasse
Trani nello Sport



Il Messaggero Casa
BILOCALE
messaggerocasa.it

Revisione mancata
La riforma che non serve a migliorare la giustizia

Carlo Nordio

«Nessuna riforma può essere efficace senza l'immissione di risorse umane e strumentali adeguate, senza mettere benzina nella macchina della giustizia». Con queste parole, apparentemente convincenti, il Ministro Bonafede ha licenziato la sua "relazione sullo stato della giustizia" prima che la crisi in atto licenziasse lui.

Il documento, depurato con verve da parsimonia, di ogni riferimento politico, è un evanescente surrogato del programma originale, sul quale il Parlamento si sarebbe dovuto pronunciare ieri, e che avrebbe consacrato, visti i numeri, la fine del governo Conte.

Il risultato è un caotico sincretismo di aspirazioni enfatiche che per di più, e questa è la parte che ci interessa, inverte i termini della questione. Perché è vero che le risorse destinate alla giustizia sono insufficienti, ma è ancor più vero che la loro destinazione, senza le adeguate riforme normative, assomiglierebbe al nutrimento forzoso di un organismo malato, il quale distrugge il cibo che non riesce ad assimilare. E il nostro sistema giudiziario è minato da un morbo che lo corrode dal dentro, e che dev'essere estirpato prima di pensare al recupero dell'organismo. Questo morbo è la complessità e l'inadeguatezza di entrambi i codici che disciplinano il processo, quello civile quanto quello penale. I sintomi più allarmanti sono, come ormai è stupefacente ripetere, i tempi biblici della loro durata.

Continua a pag. 22

Il Lazio merita il giallo, il governo prende tempo

► I dubbi della Regione: «Decisione politica per non scontentare altri»

ROMA Il Lazio ha i numeri per passare in zona gialla ma dal ministero arriva una doccia gelata: si prende tempo. Il sospetto: «Decisione politica per non scontentare altri».

Malfetano e Pacifico alle pag. 8 e 9

Franceschini e i Cts chiudono. Il conduttore: così me ne vado



Sanremo, il ministro spiazza Amadeus: no al pubblico, rischio assembramenti

ROMA Il Festival di Sanremo diventa un affare di Stato. Il ministro alla Cultura Franceschini ha detto no all'ipotesi pubblico all'Ariston: «Il Festival è come gli altri». Amadeus minaccia



Marzi a pag. 11

I numeri del Gimbe

Il caos vaccinazioni: scoperto un esercito di 350 mila imbutati

ROMA Sindaci, burocrati, veterinari: gli imbutati del vaccino. Sono almeno 350 mila. Mangani a pag. 10

No di Renzi, Conte all'angolo

► Telefonata con il premier, poi il leader di Iv da Mattarella: «Incarico esplorativo, non a lui»
Potrebbe toccare a Fico. E c'è l'ipotesi esecutiva istituzionale che spacca centrodestra e M5S

ROMA Renzi al Colle: no al reincarico di Conte. Acquaviti, Ajello, Conti, Gentili e Pucci da pag. 2 a pag. 6

Canada, anche 27 mogli per il super poligamo Winston Blackmore



Il record del papà con 150 figli

Foto di gruppo dei 150 figli di Winston Blackmore A pag. 12

«Dal web l'ordine di saltare nel vuoto» La salva la mamma

► Roma, l'incredibile storia di una quindicenne al centro di un gioco estremo. Era salita sul tetto

Giuseppe Scarpa

«S» e sono degna di vivere non mi butto, altrimenti per rinascere devo farlo. Me lo ha detto l'apostolo di Dio». La madre sgrana gli occhi mentre la figlia, 15 anni, è sul tetto di un palazzo, a Roma. La abbraccia. Dopo poco sono al pronto soccorso del Bambino Gesù. A pag. 13

Indagata Lady Tik Tok
«A 48 anni istiga al suicidio via social»

ROMA «Istiga al suicidio via social». Arrestata una influencer siciliana di 48 anni: in video con bocca e narici ostruite da un nastro adesivo. A pag. 13

Il nodo materie
Maturità al buio, slitta la scelta: solo orale o scritto?

ROMA Mancano 4 mesi alla maturità e non si sa ancora se le prove saranno quelle standard oppure, eventualità molto probabile, se ci sarà solo un maxi colloquio in linea con quanto stabilito per lo scorso anno. Colpa della crisi di governo, che ha congelato una decisione attesa da 500 mila ragazzi. C'è una ipotesi: niente prove scritte ma solo una prova orale. Per il resto, non si sa se sarà garantita l'ammissione a tutti i ragazzi dell'ultimo anno oppure se ci saranno gli scrutini come sempre. Loiacono a pag. 14

FEDERAZIONE CISL MEDICI

Alleati di sempre protagonisti del futuro.

cislmedici.org
cislmedici@cisl.it

CAMPAGNA TESSERAMENTO 2021

ARIETE, UN CIELO COSÌ MAI VISTO

IL GIORNO BRANNO

Buogiorno, Ariete! Verso un cielo astrale di una bellezza mai vista, almeno negli ultimi sette anni. Per fare bingo aspettiamo solo il passaggio di Venere in Acquario, lunedì, ma basta la Luna piena in Leone per creare certamente una forte emozione in casa, in amore, con i figli. Sembrava proprio un anticipo di San Valentino, l'amore non è mai stato così presente, così intensamente inseguito e sognato. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con 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

VENERDÌ 29 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Cambiano i colori delle Regioni

L'Emilia Romagna si avvia verso il giallo ma per la Ue è rossa

Passeri, Rosato e Oliva alle pagine 8 e 14



DOMANI IN REGALO
SPECIALE TOP AZIENDE

ristora
INSTANT DRINKS

Renzi al Colle sbarra la strada a Conte

«Serve un incarico esplorativo. Fango su di noi, dicano se ci vogliono oppure no». Poi evoca Draghi e il governo del presidente Il premier aveva cercato un chiarimento telefonico col rottamatore. Zingaretti all'angolo per ora insiste sul terzo mandato

Servizi da p. 3 a p. 7

Una modesta proposta

Chi ha il vaccino dia la licenza a chi non ce l'ha

Michele Brambilla

Ecco una proposta che forse può sembrare da socialismo reale, oppure da Papa Francesco, oppure ancora così ingenua da ricordare il Tenero Giacomo della Settimana Enigmistica. Dunque, la candida proposta è la seguente: visto che abbiamo urgenza di vaccinare più persone possibili, e visto che molte aziende farmaceutiche non sono ancora in grado di produrre vaccini sicuri, non potremmo chiedere a chi è più avanti nei risultati di concedere agli altri il brevetto - o la formula o la ricetta, non so come si chiamano - e fargli produrre su licenza lo stesso suo vaccino? Sarà anche un'utopia, ma l'alternativa è la guerra sui vaccini cui stiamo assistendo. Guerra che è una vergogna.

Continua a pagina 2

SANREMO TRA DUE FUOCHI: MINISTRO E CTS FERMANO GLI SPETTATORI AMADEUS NON CI STA E MINACCIA DI LASCIARE LA CONDUZIONE

Amedeo Sebastiani, 58 anni, è al suo secondo 'incarico' per Sanremo

NO PUBBLICO NO FESTIVAL

Spinelli a pagina 11

DALLE CITTÀ

Bologna, lo scontro

Uno bianca, la lettera di Savi alla ex Mikula «Basta bugie»

Bianchi In Cronaca

Bologna, viaggio al Pilastro

I residenti che diventano investigatori

Tempera In Cronaca

Bologna, la svolta

Ima dice addio alla Borsa dopo 25 anni

F. Moroni In Cronaca



Lo sfogo della prof: la Dad mortifica i ragazzi
«Cari studenti, scusateci Lezioni da burocrati»

Belaredetti a pagina 10



Primato dopo la cifra per il Salvator Mundi
Un ritratto da 92 milioni Botticelli sbanca all'asta

Jannello a pagina 27

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 (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquisti il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2020.



VENERDI 29 GENNAIO 2021

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con TV SORRISI E CANZONI in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 24, 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

DA DOMENICA CON IL SECOLO XIX IL MONDO VISTO NELLO SPECCHIO

IL SUPPLEMENTO DOMENICALE IN EDICOLA DAL 31 GENNAIO

Specchio



IL NUOVO SETTIMANALE Un atto di fiducia nella forza delle notizie

MASSIMO GIANNINI / PAGINA 39

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 11
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Programmi-Tv	Pagina 35
Arte	Pagina 36
Sport	Pagina 40

LE CONSULTAZIONI AL QUIRINALE SI CONCLUDONO OGGI. MATTARELLA POTREBBE CHIEDERE A LAMORGESE O FICO DI VERIFICARE SE ESISTE UNA MAGGIORANZA

Renzi: no a Conte, per ora Cresce l'ipotesi esploratore

La telefonata del premier al leader di Italia viva non ricomponne l'alleanza. Ma c'è uno spiraglio

IL VIRUS IN LIGURIA

Calano i contagi, la zona gialla è dietro l'angolo

Mario De Fazio

Il ritorno in zona gialla della Liguria - da domenica - è un passo. A suffragare l'ipotesi, ieri sono arrivati i numeri del nuovo report settimanale dell'Istituto Superiore di Sanità, che certificano il mantenimento - per la seconda settimana consecutiva - di dati al di sotto delle soglie critiche. L'ultima parola, però, è attesa oggi, quando si dovrà pronunciare la cabina di regia governativa prima dell'ordinanza ministeriale.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

Scuole superiori, le lezioni restano al 50% in presenza

Forleo e Pedemonte

Anche la prossima settimana la didattica per le scuole superiori, in Liguria, resterà in presenza al 50%. Dalla Regione partirà una nuova lettera nella quale sarà confermata l'impostazione data da Alisa, senza il passaggio al 75%, nonostante il miglioramento dei dati. Il Rettore dell'Università di Genova studia come riprendere le lezioni in presenza entro i primi di marzo.

GLI ARTICOLI / PAGINE 18 E 19

La crisi di governo si trasforma in una partita a scacchi. Renzi, ricevuto al Quirinale nel secondo giorno di consultazioni, ha detto di non avere posto veti su Conte ma di ritenere che non sia questo il momento di affidargli un incarico: meglio verificare prima se esista la possibilità di un'intesa. Conte ha telefonato a Renzi prima del colloquio con Mattarella, ma non è bastato a ricomporre l'alleanza. L'ipotesi che si fa strada è che venga affidato un mandato esplorativo a Lamorgese o Fico. SERVIZI / PAGINE 2-5

ROLLI



L'ANALISI

MAURO BARBERIS

L'EUROPA INDICA UNA VIA D'USCITA ALL'ITALIA DIVISA

Per evitare lo scippo dell'agognato Recovery da parte dei frugali del Nord o dei sovranisti dell'Est servirebbe un esecutivo di alto profilo, più tecnico e meno politico.

L'ARTICOLO / PAGINA 13



Cogoletto, choc nel giorno della memoria: «Saluto fascista»

Il voto dei consiglieri comunali di centrodestra, ripetuto in tre occasioni mercoledì sera a Cogoletto. E ROSSIE BOCCHINO / PAGINA 7 E 23

IL COMMENTO

GIOVANNI MARI

CHIEDANO SCUSA, NON SI TRANSIGE SUI NOSTRI VALORI

Consiglieri comunali che fanno il saluto romano per votare. Quanto accaduto a Cogoletto, in aggravante concomitanza con il Giorno della Memoria per le vittime dell'Olocausto, va censurato e condannato senza tentennamenti, senza cercare giustificazioni. Valgono poco le spiegazioni dei tre consiglieri. Meno di tutte vale la motivazione fisica della postura: «Ho sempre votato in quel modo in Consiglio». Se anche si potesse credere a una simile ricostruzione, il consigliere dovrebbe comunque chiedere scusa. Perché quel gesto ha fatto pensar male, perché ha urtato la sensibilità pubblica. E dovrebbe dire che, in ogni caso, non lo farà più.

SEBASTIÃO / PAGINA 7

BUONGIORNO

Avete notato che traffico in questi giorni? Di influenze illecite, intendo. Sapete, quel reato introdotto in nome della purezza e dell'onestà che si consuma - riassumo un po' alla buona - se sfruttati la conoscenza con un pubblico ufficiale per ottenere un vantaggio. Dico, per esempio, Michele Giarrusso, ex cinque stelle pregato di tornare in maggioranza - mi hanno offerto anche il papato, ha detto. Però non so, non sono un magistrato, magari è corruzione o solo politica, non della più nobile ma politica. Però quanto mi piacerebbe un trojan adesso. Sono contrario al trojan, il virus che trasforma il telefonino in una microspia 24 ore su 24, ma quanto mi piacerebbe ascoltare. Che avrà detto Giuseppe Conte mercoledì a Luigi Vitali, il senatore di centrodestra che, in fondo a una riunione a Palazzo Chigi, am-

pie, ben frequentata, pare ben disposta alla generosità, ha detto ok, passo col governo (per poi fare dietrofront notte tempo fra una telefonata e l'altra)? Che si saranno detti con Conte i costruttori di ogni ceto ed estrazione che hanno costituito alla velocità della luce un gruppo a sostegno del premier? Avranno disputato di altissimi ideali, ma noi qui abbiamo la bava alla bocca dalla curiosità. Installatevi un trojan, per l'amor del cielo! Voi, quelli della trasparenza, della casa di vetro, del popolo che ha il diritto di sapere, voi che mica siete arrivati per barattare la sopravvivenza con un volgare sottosegretario, giamaai, voi con l'anima e la coscienza linde, diffondete in ogni casa le vostre conversazioni di incorruttibile rettiludine. Fatelo, senno lo urlò io: «E ora intercettateci tutti!». —

L'ingorgo

MATTIA FELTRI

AURUM OPERATORE FINANZIARIO PRONTI AUTORIZZATI DALLA BANCA D'ITALIA

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 OPERATORE FINANZIARIO PRONTI AUTORIZZATI DALLA BANCA D'ITALIA

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 TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Venerdì 29 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 28 - € 1,20
San Costanzo di Perugia

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

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

TENTATIVO DI ARMISTIZIO

Conte disperato chiama Renzi

Poco prima di salire al Colle al leader di Iv squilla il cellulare È il premier che si umilia così

Gli dice che non è stato bravo nella caccia ai responsabili Matteo risponde: «L'ho visto»

Giura che non sarà mai vegano come promesso a Ciampolillo Ma nulla ottiene. Crisi al palo

DI FRANCO BECHIS

Quando Matteo Renzi ieri aveva già riunito i suoi - Maria Elena Boschi, Teresa Bellanova e Davide Farone - per incamminarsi verso il Quirinale dove lo attendeva Sergio Mattarella, è squillato il telefonino. Ad avere composto (...)

Segue a pagina 3

Il Tempo di Osh

Banca d'Italia sfratta da casa Lamberto Dini



"Se te serve 'na casa posso sentirti cognato"

Caleri a pagina 10

L'Atac aveva assicurato: 1.500 corse in più. Invece non è cambiato niente, vetture sempre affollate Scuole riaperte ma i bus restano gli stessi

A Roma parcheggio impossibile

Le strisce gialle invadono il centro

Liburdi a pagina 18

Presidi e studenti hanno ragione a protestare: a dicembre, senza scuola in presenza, i numeri delle corse dei bus sono stati gli stessi di gennaio. La promessa di averne 1.500 in più grazie al recupero di «uomini e mezzi da utilizzare sulle linee più affollate e a servizio degli istituti scolastici» non è stata mantenuta.

Conti e Magliaro alle pagine 14 e 15

La crisi del commercio

L'appello dei ristoratori «Fateci riaprire la sera»

Verucci a pagina 16

La lotta alla pandemia

Speranza con i pm cinque ore Indagine anche nella Capitale

DI FRANCESCO STORAGE

Edesso, per favore, sbrigatevi. I magistrati di Bergamo sono venuti a Roma e ora devono decidere. Rapidamente. Anche perché il procuratore Ielo è pronto nella Capitale. Hanno interrogato tutti quelli che avevano qualcosa da dire, compreso il ministro della Salute, Roberto Speranza. (...)

Segue a pagina 9

Caso Gregoretti, premier sentito dal Gup

Giuseppi scarica Salvini «Fu soltanto lui a decidere»

Gasbarri a pagina 7

Astrazeneca solo agli under 65

È guerra sul vaccino L'Ue pronta a bloccare le dosi per l'Inghilterra



Frasca a pagina 8

la S TORACIATA

L'unico teatro aperto è quello di Palazzo Chigi. Poltrone come ristoranti

LAURENTI

COMPRO E VENDO ROLEX PATEK PHILIPPE AUDEMARS PIGUET OCCASIONI GRANDI MARCHE

www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Il diario
di Maurizio Costanzo

Una bella storia che sembra antica. C'era e c'è John, un nigeriano da tempo noto agli abitanti di Ciampino, località vicino Roma. Lui tiene in ordine le strade raccogliendo foglie e immondizie. E' sempre molto gentile con tutti e anche sorridente. Non lo era di recente quando è andato al bar che frequenta regolarmente. Piangeva. Gli hanno chiesto perché: aveva appena saputo della morte della madre e non aveva i soldi per tornare in Nigeria a darle l'ultimo saluto. Il proprietario del bar ha organizzato una raccolta di fondi. Molti hanno aderito e John è potuto partire per andare al funerale della madre.

ARTEMISIA LAB

La salute al primo posto

SERVIZIO COMPLETO ANTI-COVID19

TAMPONE MOLECOLARE (in PCR) PER LA RICERCA DEL MATERIALE GENETICO (RNA) SARS-COV-2

TAMPONE RAPIDO RING-FARINGEO PER LA RICERCA DELL'ANTIGENE DEL SARS-COV-2

TEST SERIOLGICO PER LA RICERCA DEGLI ANTICORPI (IgM) E IgG ANTI-SARS-COV-2

SERVIZIO DISPONIBILE ANCHE A DOMICILIO E PER CASI URGENTI

PRENOTA SUBITO SCRIVENDO A: consulenza@artemisialab.it

www.artemisialab.it - tel. 800 300 100

Venerdì 29 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 23 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*In abbonamento: abbonamento al quotidiano con Capital a € 4,20 (abbon. 12 mesi) + Capital a € 2,50

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3.50 €4,50*
Francia € 2,50



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Con un unico proprietario, il Superbonus è vincolato dai numeri

Poggiani a pag. 34

NEL 2020

Attacchi hacker ogni 4 ore contro professionisti e imprese

Damiani a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLIT

Commercialisti - L'ordinanza sul cumulo delle sanzioni

Entrate - Il provvedimento sui movimenti negli albi professionali

IO ONLINE Rottamazione ter - L'ordinanza di rinvio alle Sezioni unite della Cassazione

Nella competizione, fra Usa e Cina, la Russia è l'ago della bilancia. L'Europa rischia di finire fuori gioco

Carlo Pelanda a pagina 11

www.italiaooggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Avvisi bonari in formato light

Taglio di sanzioni e interessi sugli atti fiscali per chi ha subito una consistente riduzione di fatturato. Miniproroga delle cartelle con piano di scaglionamento

Avvisi bonari più leggeri con un taglio su interessi e sanzioni per chi ha subito cali di fatturato consistenti (50%). Mini proroga (un'altra) delle cartelle accompagnata da un piano di scaglionamento degli invii degli atti fiscali (siano essi le cartelle o gli atti di accertamento) e possibilità di abbattere il proprio debito fiscale «compensandolo» con un eventuale ristoro. Lo ha anticipato Roberto Gualtieri.

Bartelli a pag. 29

LA GALASSIA DEGLI AZZURRI

Da Biancofiore a Stabile, ecco gli irrequieti di Forza Italia

Valentini a pag. 10

D'Agostino: il Pd e l'M5s sono spappolati E per Conte ormai non c'è più scampo



Ormai M5s e Pd sono spappolati, e per Conte è finita. Non avrà neppure un mandato esplorativo, che andrà a Roberto Fico. A quel punto Sergio Mattarella farà scattare il piano B. Quale? «Schemo Ciampi: un governo di salvezza nazionale, appoggiato dai partiti europeisti, e dunque anche da Forza Italia, con a capo un tecnico di spessore, Marta Cartabia o Elisabetta Belloni. Ministro dell'economia, direttamente Draghi o Panetta». Roberto D'Agostino, giornalista, attento osservatore dei fatti della politica italiana, fondatore del sito dagospia, al termine della seconda giornata di consultazioni al Quirinale dice: «Ormai la valanga è partita, per Conte non c'è scampo».

Ricciardi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

Il mondo politico internazionale ha ripreso a funzionare a perdifiato. Gli Usa hanno cambiato il presidente. E, con lui, tutto. La Cina, battuto il Covid, ha ripreso a crescere mentre tutti gli altri paesi del mondo continuano a perdere quote di pil. In Europa, la Merkel che fra sette mesi, per sua decisione, tornerà a casa per sempre, vuol concludere in grandezza il suo lungo mandato per cui rispetta gli Usa ma non si inginocchia davanti a Biden. Sia pure sgridata da Washington, la Merkel ha infatti siglato un promettente accordo commerciale con la Cina e concluderà il metanodotto con la Russia. Intanto, la Commissione europea della Von der Leyen si indebita (cosa inaudita sinora) per poter finanziare i paesi della Ue. In questo uragano di novità, l'appassito ideologo del Pd, **Goffredo Bettini**, lavora febbrilmente al suo *deschotto* per, dice lui, salvare Conte e così costruire la «terza gamba» dell'alleanza di governo. Senza accorgersi che, se non si libera in fretta di Conte, la terza gamba diventerà il Pd.

COMUNICARE PER CRESCERE

CDR COMMUNICATION COMPIE 10 ANNI

Passione e competenza da sempre ci guidano nel creare solide partnership con i nostri clienti, favorendone la crescita attraverso una comunicazione finanziaria efficace e trasparente.

Un percorso durante il quale abbiamo sviluppato importanti esperienze e consolidato la nostra organizzazione per essere oggi pronti ad affrontare nuove sfide con sempre maggiore consapevolezza e determinazione.

I RISULTATI DI UN DECENNIO:

- 14 IPO
- 70 Clienti gestiti
- Un Team di 14 Professionisti
- Partner di Elite

10 anni di crescita insieme ai nostri clienti

Con «Il manuale anti-Covid» a €9,00 in più; Con «L'Atlante delle Banche Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto ristoro» a € 6,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «Le nuove regole per sindaci e revisori» a € 8,90 in più

LA NAZIONE

VENERDÌ 29 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Scovata su TikTok dalla polizia di Firenze

L'influencer postava sfide estreme per avere più follower

Spano a pagina 15



La Toscana gialla per un soffio

Virus, in Umbria il rischio di una variante

Nucci a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Renzi al Colle sbarra la strada a Conte

«Serve un incarico esplorativo. Fango su di noi, dicano se ci vogliono oppure no». Poi evoca Draghi e il governo del presidente. Il premier aveva cercato un chiarimento telefonico col rottamatore. Zingaretti all'angolo per ora insiste sul terzo mandato

Servizi
da p. 3 a p. 7

Una modesta proposta

Chi ha il vaccino dia la licenza a chi non ce l'ha

Michele Brambilla

Ecco una proposta che forse può sembrare da socialismo reale, oppure da Papa Francesco, oppure ancora così ingenua da ricordare il Tenero Giacomo della Settimana Enigmistica. Dunque, la candida proposta è la seguente: visto che abbiamo urgenza di vaccinare più persone possibili, e visto che molte aziende farmaceutiche non sono ancora in grado di produrre vaccini sicuri, non potremmo chiedere a chi è più avanti nei risultati di concedere agli altri il brevetto - o la formula o la ricetta, non so come si chiamano - e fargli produrre su licenza lo stesso suo vaccino? Sarà anche un'utopia, ma l'alternativa è la guerra sui vaccini cui stiamo assistendo. Guerra che è una vergogna.

Continua a pagina 2

SANREMO TRA DUE FUOCHI: MINISTRO E CTS FERNANO GLI SPETTATORI AMADEUS NON CI STA E MINACCIA DI LASCIARE LA CONDUZIONE



Amedeo Sebastiani, 58 anni, è al suo secondo 'incarico' per Sanremo

**NO PUBBLICO
NO FESTIVAL**

Spinelli a pagina 11

DALLE CITTÀ

Firenze

Patto con Bologna fra grandi eventi e infrastrutture

Servizi in Cronaca

Firenze

Agenti antidegrado e più telecamere per notti sicure

Servizio in Cronaca

Firenze

La Cassazione manda in carcere il re del mattone Riccardo Fusi

Brogioni a pagina 17 e in Cronaca



Lo sfogo della prof: la Dad mortifica i ragazzi

«Cari studenti, scusateci Lezioni da burocrati»

Belardetti a pagina 10



Primato dopo la cifra per il Salvator Mundi

Un ritratto da 92 milioni Botticelli sbanca all'asta

Jannello a pagina 27

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

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquistare il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento o se il probato, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/04/2020.

M. MENARINI



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 24

Venerdì 29 gennaio 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

Renzi congela Conte

Il leader di Italia Viva detta le condizioni per il rientro in maggioranza: "Dicano che hanno bisogno di noi o governo istituzionale" La trattativa comincia con una telefonata tra i duellanti. I 5S divisi sulla tregua con Iv. Zingaretti: "Avanti con lo stesso premier"

Mattarella verso un mandato esplorativo a Fico o Lamorgese

Il punto

Nessun veto molti ostacoli

di **Stefano Folli**

Se ieri sera Giuseppe Conte ha ascoltato le lunghe e persino irrituali dichiarazioni di Renzi al Quirinale, il suo umore non è di certo migliorato. Nessun veto formale sull'avvocato del popolo, s'intende: Renzi non è nato ieri alla politica.

● a pagina 27

Il retroscena

Draghi, l'invisibile protagonista

di **Claudio Tito**

C'è un invitato di pietra in questa crisi di governo. È silenzioso, non partecipa alle consultazioni, non assiste alle riunioni di partito, eppure è sempre presente. Il suo nome è Mario Draghi.

● a pagina 6

● servizi da pagina 2 a pagina 9



▲ Pd Il segretario dem Nicola Zingaretti ieri al Quirinale



▲ Italia Viva Matteo Renzi dopo l'incontro con Mattarella

Virus, allarme degli 007

Dossier dei Servizi a Palazzo Chigi "I contagi sottostimati del 50%"

di **Giuliano Foschini e Fabio Tonacci** ● a pagina 11

L'economia

Donnet: "Così voglio rafforzare le Generali"

di **Francesco Manacorda e Vittoria Puledda**

La nuova organizzazione, decisa in un anno in cui il mondo è cambiato, ci aiuterà a implementare la nostra strategia e a raggiungere tutti gli obiettivi finanziari del 2021.

● a pagina 22

Che cosa chiede Biden all'Europa

di **Charles A. Kupchan**

Adesso che Joe Biden ha assunto la carica di presidente, i rapporti tra Europa e Usa stanno per segnare un ritorno alla normalità.

● a pagina 27

Kamala Harris
Le nostre verità
La nave di Teseo
L'unica autobiografia della vicepresidente degli Stati Uniti

La minaccia di Amadeus: senza pubblico mi ritiro



▲ Il conduttore Amadeus è anche direttore artistico del Festival

Non piangere Sanremo se devi cantare da solo

di **Silvia Fumarola e Stefano Massini** ● alle pagine 32 e 33 con un commento di **Gino Castaldo** ● a pagina 26

Domani Robinson

Koudelka e le fotografie delle nostre radici



Spese: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Croazia KN 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



Il papà gay "lo, il migliore d'Italia perseguitato dagli insulti on line"

LAURA BERLINGHIERI - P.13

Torino La città può diventare una Silicon Valley a misura d'uomo

IL COMMENTO DI FRANCESCO PROFUMO - P.23



Sanremo Franceschini dice no ai figuranti e Amadeus minaccia: così lascio il Festival

MICHELA TAMBURRINO - PP.24-25



LA STAMPA

VENERDÌ 29 GENNAIO 2021



OTIDIANO ONDATO NEL

ANNO 155 II N.28 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II

GNN

OGGI AL COLLE CINQUE STELLE E DESTRA. MELONI MINACCIA LO STRAPPO CON SALVINI. VITALI, ULTIMO FLOP DEI RESPONSABILI

La mossa di Renzi congela il Conte Ter

Il leader Iv: mandato esplorativo a Fico. L'ira di Zingaretti: no a governi istituzionali. M5s spiazzati

ILARIO LOMBARDO E FABIO MARTINI

«Dei Cinque stelle ci devono chiedere i voti! Poi parliamo del resto». È questo il senso politico del colloquio che Matteo Renzi, leader di Italia viva, ha avuto col Capo dello Stato

per uscire dalla crisi di governo. Parlando con ministri e leader di Pd e M5s, Giuseppe Conte teme Renzi: «Ha citato il governo istituzionale: è chiaro che intendetelo logorami». - P.9

ITALIA VIVA BINARIO MORTO

MARCELLO SORGI

Il "no" all'incarico a Conte "non ancora", per chi lo ha letto con più ottimismo - conferma il timore che questa crisi si porta dietro sin dall'inizio. E cioè che il "problema Renzi" non è, come sembrava, e come il leader di "Italia viva" ha spiegato ieri a Giuseppe Conte, una questione personale tra il premier e l'ex-premier.

CONTINUA A PAGINA 23

L'Ue: blocchiamo l'export dei vaccini

EMANUELE BONINI
LUCA MONTICELLI



SERVIZI - PP.10-11

L'INTERVISTA

"La Solidarnosc delle donne di Polonia"



Marta Lempart, 41 anni, ieri sera a Varsavia con il movimento Strajk Kobiet

MONICA PEROSINO

È stata minacciata di morte dai neonazisti, intimidita dalla polizia, diffamata dai media controllati dal

governo, ma Marta Lempart è ancora qui, alla testa di ogni marcia di protesta. È la fondatrice del movimento che presidia i valori della democrazia polacca contro il governo. - P.14

LA STORIA

SE LA POLITICA È ODIO E AMORE

FEDERICO GEREMICCA

C'entra la politica oppure c'entrano i caratteri? Sono liti per davvero o invece pezzi di teatro dedicati all'elettore? E soprattutto: quanto infuoca il leaderismo dilagante, il personalismo esasperato di questa Seconda Repubblica, che spesso riduce la politica stessa a scontro personale, a rissa tra caratteri, a un duello tra caratteri che diventano dunque inevitabilmente inconciliabili? Non sono questioni che riguardano, naturalmente, solo la disputa in atto tra il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e il leader di Italia Viva, Matteo Renzi. - P.9

L'ANALISI

MA REITERA NON CI BASTA

ANTONELLA VIOLA

In un momento così critico per il nostro Paese, tra il rischio di andare dritti verso le elezioni anticipate e l'assenza di un programma serio per utilizzare i milioni dell'Europa previsti dal Recovery Plan, sorprende che diversi politici abbiano sentito la necessità, soprattutto negli ultimi giorni una volta aperta la crisi di governo, di evidenziare l'importanza del vaccino italiano come l'unico strumento possibile per liberarci dal giogo imposto dalle aziende farmaceutiche straniere e uscire così dalla crisi che è stata scatenata dalla pandemia.

CONTINUA A PAGINA 23

IL CASO

I Robin Hood che assaltano Wall Street



New York: un negozio di GameStop a Brooklyn

GORLA, SEMPRELLI - PP.16-17

GUIDO MARIABRERA

«Se la paura di guardare vi ha fatto chinare il mento, se il fuoco ha risparmiato le vostre Mille-

cento» cantava De André, «anche se voi vi credete assolti, siete lo stesso coinvolti». Nelle ultime settimane è avvenuto qualcosa di tanto significativo quanto incredibile. - P.17

BUONGIORNO

Avete notato che traffico in questi giorni? Di influenze illecite, intendo. Sapete, quel reato introdotto in nome della purezza e dell'onestà che si consuma - riassumo un po' alla buona - se sfruttati la conoscenza con un pubblico ufficiale per ottenere un vantaggio. Dico, per esempio, Michele Giarrusso, ex cinque stelle pregato di tornare in maggioranza - mi hanno offerto anche il papato, ha detto. Però non so, non sono un magistrato, magari è corruzione o solo politica, non della più nobile ma politica. Però quanto mi piacerebbe un trojan adesso. Sono contrario al trojan, il virus che trasforma il telefonino in una microspia 24 ore su 24, ma quanto mi piacerebbe ascoltare. Che avrà detto Giuseppe Conte mercoledì a Luigi Vitali, il senatore di centrodestra che, in fondo a una riunione a Palazzo Chigi, ampia, ben frequentata, pare ben

disposta alla generosità, ha detto ok, passo col governo (per poi fare dietrofront nottetempo fra una telefonata e l'altra)? Che si saranno detti con Conte i costruttori di ogni rete ed estrazione che hanno costituito alla velocità della luce un gruppo a sostegno del premier? Avranno disputato di altissimi ideali, ma noi qui abbiamo la bava alla bocca dalla curiosità. Installatevi un trojan, per l'amor del cielo! Voi, quelli della trasparenza, della casa di vetro, del popolo che ha il diritto di sapere, voi che mica siete arrivati per barattare la sopravvivenza con un volgare sottosegretariato, gl'ammai, voi con l'anima e la coscienza lince, diffondete in ogni casa le vostre conversazioni di incommutabile rettitudine. Fatelo, senno lo urlio io: «E ora intercettateci tutti!».

ESPEDIZIONE IN ABONNAMENTO

IL NUOVO SUPPLEMENTO
OGNI DOMENICA
TUTTO IL MONDO
IN UNO SPECCHIO

MASSIMO GIANNINI

Specchio



C'è vita dopo il Covid

CONTINUA A PAGINA 19

In questi anni ci siamo innamorati di tutto ciò che sa di modernità: della rete e dei social, di Instagram e persino di TikTok. Ma quel magnifico "vizio" non ci è mai passato. Andare nei luoghi, consumare le scarpe, guardare con gli occhi. E poi raccontare fatti, far parlare persone, scrivere storie con il taccuino e la penna, illuminare gli angoli bui della realtà. La vita agra della gente comune e quella dorata dei potenti della Terra. Ci ha sempre guidato la straordinaria lezione di Oreste Del Buono, che dopo Giulio De Benedetti curò su questo giornale la storica rubrica "Specchio dei Tempi": osservare e descrivere l'alto dal basso e il basso dall'alto.

Quella lezione ci servì nel 1996, quando l'allora direttore Ezio Mauro, insieme a Paolo Pietroni, lanciò per la prima volta il magazine "Specchio". E oggi ci serve ancora di più, perché abbiamo deciso di riproporre ai nostri lettori quello che per noi è sempre stato un manifesto identitario, e per il mercato editoriale è diventato un modello giornalistico.

CONTINUA A PAGINA 19



Lingorgo

MATTIA FELTRI



www.nobis.it



BORSA +1,17% 1€ = \$1,2091

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	30.803	Euro-Stoxx50	0,0000
Nasdaq	13.498	Euro-Yen	126,30
S&P 500	3.818	Euro-Fr.Sv.	1,0783
Nikkei	26.127	Euro-Yuan	7,8224
INDICAMENTI			
Francoforta	13.664	Btp 10 Y	0,8264
Zurigo	10.850	Bund 10 Y	-0,0002
Londra	6.828	FUTURE	
Parigi	6.911	Euro-Btp	191,00
VALUTE			
Euro-Dollaro	1,2091	Euro-Rand	174,58
		Euro-Mib	21,875

Sugli aiuti del Recovery l'Italia deve andare a lezione dalla Grecia

Per ogni progetto Atene ha prodotto schede con tempi, modalità e riforme ad hoc. Mentre il piano tricolore è generico **Leone a pagina 5**



Sir Paul Smith: «Brexit aumenta la burocrazia»

Entro sei mesi deciderà se spostare attività in Ue

Collezioni ridotte del 35% **Palazzi in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 020

Venerdì 29 Gennaio 2021

€4,50* *Classedificatori*

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Capital a € 4,50 (MF €2,00 + Capital € 2,50)



Corriere della Sera per l'abbonamento a € 12,00 - Corriere della Sera per l'abbonamento a € 12,00 - Corriere della Sera per l'abbonamento a € 12,00 - Corriere della Sera per l'abbonamento a € 12,00

CRISI MENTRE SI CERCANO I VOTI PER UN GOVERNO, AUMENTANO MORTI E FALLIMENTI

I soli numeri che contano

• MORTI PER COVID-19	87.381
• CONTAGI	2.515.507 (474.617 ATTUALMENTE POSITIVI)
• CASSAZIONE REGISTRATI IMPRESE	270.000
• ORE DI CIG APPROVATE	4 MILIARDI
• RESTORI EROGATI	10 MILIARDI
• DISOCCUPATI	2,5 MILIONI
• LIQUIDITÀ RICHIESTE AL FONDO DI GARANZIA PMI	120 MILIARDI DI EURO (EROGATO IL 30%)
• PRESTITI GARANTITI SACE	20,3 MILIARDI SU 1.480 OPERAZIONI
• FACOLE DA EFFETTUARE	91 MILIARDI DI ORE
• SCAMMINISTRAZIONI FATTE	1.653.027
• PERSONE VACCINATE PRIMA E SECONDA DOSE	338.067

LE PIATTAFORME FRENANO LA RIVOLTA DEI PICCOLI TRADER ANTI-HEDGE: GAMESTOP -43,2%

MA LE BORSE RIMBALZANO

Apple e Facebook, a Wall Street non bastano i conti da record: titoli in rosso

VIGILANZA BCE

Enria bacchetta le banche: più sforzi sui deteriorati

PARTNERSHIP

Nuova Energia, Cdp pronta a entrare nel capitale di Snam4Efficiency

YOURgroup, la prima società italiana di Fractional Executive

Per ogni area chiave dell'azienda offriamo supporto operativo "on site" erogato da un team di fractional manager con lunga esperienza aziendale in società leader. Abbiamo creato un vero e proprio "hub" di competenze, formato da 8 team di specialisti fortemente motivati e coordinati.

Vuoi conoscerci meglio?

Prova yourCHECKUP, una fotografia dello stato di salute della tua azienda, professionale, approfondita e rapida, che permette di individuare le aree poco performanti, le opportunità di miglioramento e di valorizzare i punti di forza.

200 Partner

19 Practices

Presenza in Italia, Svizzera, Francia e UK.

yourCEO® yourHR® yourCEO® yourDIGITAL® yourNEXT® yourCPO® yourCMO™

Via Alvise Cadamosto 14 - Roma - +39 06 90288447 | Piazza della Repubblica 1/A - Milano - +39 02 87176577
 info@yourgroup.it - www.yourgroup.it

Porti: Rossi (Assoporti), primi risultati 2021 sono positivi

"Guardiamo a futuro con preoccupazione ma fiducia"

(ANSA) - GENOVA, 28 GEN - "Guardiamo al 2021 sicuramente con preoccupazione, perché non saremmo in grado di sostenere agevolmente una situazione di grande difficoltà come è stato nel 2020, ma anche con molte aspettative e fiducia. Ovviamente il vaccino fa parte delle aspettative e intanto i primi dati che arrivano sui risultati dei porti nel mese di gennaio ispirano un minimo di fiducia". Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, l'associazione che riunisce i porti italiani, è cautamente ottimista. "Dai primi segnali il mese di gennaio sembra dirci che ci si sta muovendo verso un progressivo ritorno ad una situazione di normalità. Non è ancora raggiunta e non è la crescita, ma il fatto che stiamo recuperando è un segnale di fiducia". A patto che tutto proceda al meglio sul fronte della pandemia e che vada avanti il Recovery plan: "Ha un ruolo importante perché un' iniezione progressiva di miliardi in opere infrastrutturali è lo stimolo che potrebbe cambiare significativamente la situazione" dice Rossi, che non vuole nemmeno prendere in considerazione l' ipotesi che la crisi di governo ostacoli il piano da inviare all' Europa. "Il Recovery deve andare avanti, quei soldi sono disponibili, devono essere spesi - continua - da quegli investimenti dipende il futuro della portualità italiana e qualunque sia la situazione politica non è argomento che può essere messo in discussione". Nelle scorse settimane è tornata alla ribalta la proposta di istituire un ministero del mare. "Quello di cui tutto il sistema marittimo, dai porti agli armatori, ha bisogno, è un punto di riferimento che si possa dedicare a tempo pieno con competenza e autorevolezza alla gestione del mare - è il parere di Rossi -. Il ministero del mare deve essere un' ambizione, ma potrebbe essere anche un viceministro, un sottosegretario con delega ai porti all' interno del ministero delle Infrastrutture e Trasporti". E intanto in **Assoporti** procede il lavoro per preparare in sintonia con il ministero il ricorso contro la tassazione dei porti chiesta da Bruxelles. (ANSA).



ISFORT: Il sistema portuale italiano. Webinar sul saggio di Andrea Appetecchia, focus su accessibilità

(FERPRESS) - Roma, 28 GEN - L' Italia avrebbe 90 miliardi di PIL se avesse lo stesso livello di accesso delle infrastrutture portuali, interportuali, ferroviarie e stradali. E' il dato in qualche maniera più critico contenuto nel volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l' Italia", curato dall' Ufficio Studi di Confraspporto-Confcommercio, al cui interno è contenuto il saggio su "Il sistema portuale italiano", di Andrea Appetecchia (Project Manager ISFORT e general manager di Fondazione Scuola Italiana Logistica Portuale), dibattuto nel corso di un webinar con numerosi protagonisti del settore. Il Webinar, introdotto da un saluto di Andrea Romani, amministratore delegato di ISFORT, ha visto la presentazione del saggio da parte dell' autore, e poi gli interventi - moderati da Vito De Ceglia, direttore di Ship Mag - di Daniele Rossi, presidente di **Assoport**; Zeno D' Agostino, presidente **AdSP** Mare Adriatico Orientale; Marco Spinedi, presidente Interporto di Bologna; Sergio Bologna, presidente A.I.O.M.; Francesco Lugli, Direzione Commerciale RFI; Pietro Spirito, esperto in Trasporti e Logistica. Focus sull' accessibilità e sulle connettività delle infrastrutture esistenti, che - secondo Appetecchia - andrebbero sviluppate nella loro capacità di fare rete e di diventare sistema, prima ancora di progettare nuovi investimenti, da realizzare laddove necessario ma sempre con l' obiettivo di migliorare le capacità di accessibilità dell' intera rete. Un' analisi ampiamente condivisa da tutti i partecipanti al dibattito. L' importanza del "fare sistema" è stata sottolineata, in particolare, da Zeno D' Agostino, che - nell' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale - ha sviluppato al massimo la capacità di far dialogare infrastrutture interportuali e retroportuali del territorio, l' intermodalità ferroviaria nel porto di Trieste (primo in Italia per numero di treni effettuati, anche se - ha sottolineato - il porto di Amburgo effettua 200 treni al giorno, mentre Trieste ne effettua ancora 200 a settimana), i settori industriali e di servizi con capacità di creare anche nuove e importanti prospettive di lavoro. Per Daniele Rossi, presidente di **Assoport**, il saggio di Appetecchia sottolinea l' importanza dei porti nel complessivo sistema dei trasporti italiano, non limitandosi a fare la solita classifica degli scali che effettuano il maggior movimento dei container, ma guardando anche al ruolo di collegamento con i distretti industriali e con l' importanza di sviluppare anche il traffico multiporpose, ovvero delle merci varie, in un Paese come l' Italia dove il 60% delle nostre esportazioni si rivolge ancora esclusivamente verso l' Europa. La necessità di attenzione, da un lato, ai grandi fenomeni di sviluppo dell' economia mondiale (paesi del Sud-Est asiatico che crescono molto più dell' Europa e oltre 10 volte le striminzite percentuali della crescita italiana), e - dall' altro - alla necessità di far dialogare effettivamente e proficuamente le infrastrutture sia portuali che delle aree interne (a partire dagli interporti), è stata sottolineata da Marco Spinedi, secondo cui è necessario anche arrivare ad una gerarchizzazione degli investimenti e delle strutture da far diventare competitive anche a livello internazionale in Italia. Gli interventi di Sergio Bologna e Pietro Bologna hanno abbracciato una prospettiva anche più ampia, e rilevato la complessiva debolezza sia dell' apparato industriale che dell' apparato statale, incapace di giocare quel ruolo di regia, che invece sarebbe indispensabile in un momento in cui la competitività si gioca anche - se non soprattutto - a livello degli Stati, che scendono direttamente in campo a supporto dei "campioni nazionali", che però - rimanendo al campo dei porti - sono al massimo 2 o 3, e non 53 come i teorici porti commerciali che contiamo ancora nel nostro Paese. In questo senso - secondo Spirito, ma anche secondo



Bologna - il nuovo Piano nazionale di Ripresa e Resilienza non offre alcun contributo risolutivo e, anzi, sembra andare in direzione contraria a quanto richiesto dall' Europa,



che vuole indicati obiettivi chiari e raggiungibili in tempi assolutamente definiti e, soprattutto, legati a processi di riforme finalizzate alla competitività e alla crescita dei vari settori.

parla il presidente

Assoporti prepara il ricorso sulle tasse Ue

roma In **Assoporti** procede il lavoro per preparare in sintonia con il ministero il ricorso contro la tassazione dei porti chiesta da Bruxelles: «Guardiamo al 2021 sicuramente con preoccupazione, perché non saremmo in grado di sostenere agevolmente una situazione di grande difficoltà come è stato nel 2020, ma anche con molte aspettative e fiducia. Ovviamente il vaccino fa parte delle aspettative e intanto i primi dati che arrivano sui risultati dei porti nel mese di gennaio ispirano un minimo di fiducia». Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, l'associazione che riunisce i porti italiani, è cautamente ottimista. «Dai primi segnali il mese di gennaio sembra dirci che ci si sta muovendo verso un progressivo ritorno ad una situazione di normalità. Non è ancora raggiunta e non è la crescita, ma il fatto che stiamo recuperando è un segnale di fiducia». A patto che tutto proceda al meglio sul fronte della pandemia e che vada avanti il Recovery plan: «Ha un ruolo importante perché un' iniezione progressiva di miliardi in opere infrastrutturali è lo stimolo che potrebbe cambiare significativamente la situazione» dice Rossi, che non vuole nemmeno prendere in considerazione l' ipotesi che la crisi di governo ostacoli il piano da inviare all' Europa. «Il Recovery deve andare avanti, quei soldi sono disponibili, devono essere spesi - continua - da quegli investimenti dipende il futuro della portualità italiana e qualunque sia la situazione politica non è argomento che può essere messo in discussione».

The image shows a newspaper page with several articles. The main headline is «L'industria triestina rinasce con innovazione e digitale». Other headlines include 'Brexit pesa sull'export a causa dell'arrivo di barriere non tariffarie' and 'Assoporti prepara il ricorso sulle tasse Ue'. There are several small images and portraits of people.

«Porti solisti senza direttore d' orchestra»

di Marco Casale

«Abbiamo tanti bravi solisti ma non un' orchestra e men che meno un direttore». Mario Mega lo aveva dichiarato pochi giorni fa in un intervento pubblicato su Facebook, riferendosi in particolare al fallimento dell' operazione Uirnet, la società incaricata dal MIT di realizzare la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) senza essere però riuscita, in dieci anni, a produrre «qualcosa di tangibile per i porti e per il sistema logistico». Ora, su Port News, il presidente dell' **AdSP** dello Stretto mette il carico da 90: «In questi anni il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha trovato la forza, il coraggio, o la capacità di affrontare in modo approfondito il tema della digitalizzazione» afferma. Per Mega la scelta di affidare nuovamente a Uirnet il compito di creare la PLN (così come definito dal Piano Nazionale di Recupero e Resilienza) evidenzia la mancanza di una visione strategica. «Uirnet è diventata una sorta di Stazione Appaltante, non ha adeguate conoscenze e competenze professionali in materia portuale. Il soggetto, da società pubblica qual era, si è trasformata in poco tempo in una società a prevalente controllo privato. Il risultato è stato che i porti sono diventati principalmente un luogo dove raccogliere finanziamenti per generare flussi di reddito». L' idea del Port Community System nazionale non è però mai stata sviluppata e con essa, fortunatamente, quella della espropriazione dei PCS locali realizzati in questi anni dalle Port Authority: «Molte Autorità di Sistema hanno prodotto autonomamente, anche con ottimi risultati, i propri PCS mentre i porti che si sono affidati alla società del MIT hanno fatto passi indietro non producendo niente di innovativo. Questo è un dato di fatto». Per Mega è in fondo tutto il Sistema Portuale ad aver fatto passi indietro, a causa del tradimento dei principi ispiratori della riforma Delrio: «Dobbiamo dircelo francamente: la Conferenza delle Autorità di Sistema Portuali non è mai decollata. Una delle impostazioni più importanti del dlgs 169 del 2016, quella dell' attribuzione al MIT delle leve di coordinamento strategico delle strategie di sviluppo dei porti del Sistema, non è stata pienamente attuata». Secondo il n.1 dei porti di Messina e Milazzo, la Conferenza è rimasta un fantasma senza voce e «molti presidenti si sono trovati a fare i suonatori senza direttore e sinfonia». Anche **Assoport** sconta «l' assenza di una strategia di lungo respiro e di uno sforzo vero per costruire un comune senso di appartenenza in un settore segnato da diversità profonde non sempre componibili». Mega lo afferma sottolineando di non aver trovato, dentro l' Associazione, una grande disponibilità ad affrontare seriamente la questione Uirnet: «Sarà che mi sono trovato a vivere l' esperienza associativa in prossimità della scadenza dei mandati di molti presidenti ma ho notato da parte di **Assoport** una scarsa volontà ad entrare nel merito delle questioni». Il tema della digitalizzazione rimane ancora divisivo, come molti altri del resto. «La tardiva posizione unitaria assunta dall' Associazione sul tema della tassazione delle Autorità Portuale» è stata per Mega un campanello di allarme: «L' annunciata decisione del MIT di ricorrere contro la Commissione UE dinnanzi alla Corte di Giustizia UE non ha trovato in **Assoport** un interlocutore propositivo pronto ad esprimere in modo tempestivo una posizione unitaria. L' Associazione è intervenuta soltanto dopo che molti presidenti avevano espresso pubblicamente la propria visione. Hanno prevalso i solisti a scapito dell' orchestra». Il presidente dell' **AdSP** dello Stretto, che in questi mesi ha ritenuto utile dedicarsi esclusivamente alla propria **AdSP** e all' impegno della creazione di un sistema informativo degno di tale nome, ritiene che il Paese possa

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » 


Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » 

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

28 gennaio 2021 — Intervista
Colloquio con Mario Mega
«Porti solisti senza direttore d' orchestra»
 di Marco Casale

«Abbiamo tanti bravi solisti, ma non un'orchestra e men che meno un direttore». Mario Mega lo aveva dichiarato pochi giorni fa in un intervento pubblicato su Facebook, riferendosi in particolare al fallimento dell'operazione Uirnet, la società incaricata dal MIT di realizzare la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) senza essere però riuscita, in dieci anni, a produrre «qualcosa di tangibile per i porti e per il sistema logistico».

Anche Assoport sconta «l'assenza di una strategia di lungo respiro e di uno sforzo vero per costruire un comune senso di appartenenza in un settore segnato da diversità profonde non sempre componibili». Mega lo afferma sottolineando di non aver trovato, dentro l'Associazione, una grande disponibilità ad affrontare seriamente la questione Uirnet: «Sarà che mi sono trovato a vivere l'esperienza associativa in prossimità della scadenza dei mandati di molti presidenti ma ho notato da parte di Assoport una scarsa volontà ad entrare nel merito delle questioni».

Il tema della digitalizzazione rimane ancora divisivo, come molti altri del resto. «La tardiva posizione unitaria assunta dall'Associazione sul tema della tassazione delle Autorità Portuale» è stata per Mega un campanello di allarme: «L'annunciata decisione del MIT di ricorrere contro la Commissione UE dinnanzi alla Corte di Giustizia UE non ha trovato in Assoport un interlocutore propositivo pronto ad esprimere in modo tempestivo una posizione unitaria. L'Associazione è intervenuta soltanto dopo che molti presidenti avevano espresso pubblicamente la propria visione. Hanno prevalso i solisti a scapito dell'orchestra».

Il presidente dell'AdSP dello Stretto, che in questi mesi ha ritenuto utile dedicarsi esclusivamente alla propria AdSP e all'impegno della creazione di un sistema informativo degno di tale nome, ritiene che il Paese possa

Ambiente  Autorità Portuali  Contineristica navale  Crociere  Infrastrutture  Innovazione tecnologica  Lavoro portuale  Logistica Portuale  Porto di Livorno  Piombino  Riforma portuale  Shipping  Traffici

ancora salire sul treno europeo della digitalizzazione: «La costruzione della piattaforma logistica nazionale deve essere curata da un soggetto totalmente pubblico che non abbia come obiettivo quello di generare nuovi flussi di reddito bensì di consentire agli attori in campo di scambiarsi informazioni



Port News

Primo Piano

e dati in modo sicuro e trasparente» Il tutto ovviamente sotto la regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti possibilmente affiancato dal Ministero dell' Innovazione Tecnologica «Perché il MIT, per mancanza di personale, non ha la possibilità di occuparsi di tutta una molteplicità di temi che le AdSP affrontano ogni giorno».

Vizi e virtù del sistema portuale italiano

Gam Editori

Nodi critici ma anche prospettive positive. La partita della portualità italiana va giocata a viso aperto, puntando su sistemi logistici in grado servire non solo l'entroterra nazionale ma i mercati internazionali. È il nodo al cuore del saggio "Il sistema portuale italiano", realizzato da Andrea Appetecchia per il volume "Trasporti e logistica: analisi e prospettive per l'Italia" (Il Mulino), al centro di un webinar organizzato da ISFORT. Il declino degli scali italiani, questa la tesi centrale, è cominciata a cavallo tra i due secoli quando i fenomeni di deindustrializzazione, accelerati dalla crisi del 2009, hanno fatto venire meno i flussi di rifornimento della seconda manifattura d' Europa. Dinamica che ha accentuato, con il venir meno della loro tradizionale funzione, alcune criticità di sistema che riguardano soprattutto qualità della infrastrutture (che non garantiscono l'accessibilità ai mercati) e la debolezza dei servizi di trasporto e logistica, non adeguato ad una produzione industriale caratterizzata da minori volumi e maggiore qualità. Ma non mancano le occasioni e gli strumenti per recuperare il tempo perduto. «La scelta di Trieste di costituirsi come una piattaforma logistica internazionale può essere considerata una "best practice",» afferma Appetecchia. «Il sistema triestino si è posto come snodo logistico alla soglia delle principali direttrici logistiche internazionali». Un altro elemento positivo, non sfruttato abbastanza, è l'organizzazione del lavoro. «Il modello della 84/94 è all'avanguardia nel garantire qualità e flessibilità: le ultime modifiche apportate garantiscono la possibilità dell'aggiornamento continuo di un asset fondamentale come quello dei lavoratori». Infine, lo sforzo dell'amministrazione doganale verso la digitalizzazione che rientra nel capitolo della connettività complessiva. All'appuntamento è intervenuto anche il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, che sulla natura giuridica della **AdSP** ha invitato «a non flirtare con modelli e ragionamenti che non ci servono». Essenziale sarà la messa a punto di un regolamento sulle concessioni. «L' Art ha fornito una linea guida ma serve un indirizzo chiaro da parte del ministero».



Il Piccolo

Trieste

l' accordo di programma

Ultime limature per il patto a tre sul Porto vecchio

Ritmo serrato di incontri tecnici dopo il ritardo della Regione che aveva indispettito Dipiazza Resta la deadline fissata al primo febbraio dal Comune

G.TOM.

Lunedì è la data ultima di chiusura che il Comune ha dato agli uffici regionali per la definizione degli ultimi particolari dell' Accordo di programma sul Porto vecchio: ieri i tecnici di palazzo Cheba, capitanati dal dirigente Giulio Bernetti, hanno incontrato in mattinata i responsabili della viabilità dell' assessorato regionale alle Infrastrutture, mentre nel pomeriggio si è tenuto il secondo incontro in tre giorni con i tecnici dell' area urbanistica dell' assessorato. Dopo i ritardi che la settimana passata avevano portato il sindaco Roberto Dipiazza a fare una sfuriata con gli uffici regionali, il lavoro di concertazione procede ora speditamente, e la speranza dei tecnici è che si possa rispettare la deadline fissata dallo stesso primo cittadino, quella di lunedì prossimo. Oggi si terrà un nuovo confronto fra il Comune e la sezione urbanistica della Regione: «Stanno proponendo le loro ultime osservazioni - commenta l' ingegner Bernetti - che noi siamo pronti a recepire, il lavoro procede bene». Sempre in settimana il Comune ha incontrato anche i rappresentanti della Soprintendenza, la quarta istituzione ad avere voce in capitolo dopo gli enti locali e l' **Autorità di sistema portuale** guidata da Zeno D' Agostino, e ne ha recepito il parere. La firma dell' Accordo di programma è fondamentale per l' approvazione della variante al piano regolatore comunale, senza il quale il Comune non può dare il via alla vendita degli immobili situati nell' area dell' antico scalo cittadino. Una volta che il comune accordo dei tre enti sarà siglato dalla firma, la giunta avrà un mese di tempo per far approdare il testo al Consiglio comunale per la ratifica. Contestualmente verrà varato il consorzio di gestione Ursus, che sarà incaricato di gestire lo sviluppo dell' area. --G.Tom.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



parla il coordinatore faillace

Italia Viva promuove l'azione su Portorosega

Italia Viva a Monfalcone è sbarcata poco più di un anno fa e ora torna a farsi sentire per difendere l'azione del partito a livello nazionale, ma anche per promuovere l'azione dell'amministrazione a sostegno dell'attività portuale. «È sicuramente peggio per il Paese affidare la ricostruzione a questo esecutivo - afferma il coordinatore provinciale, il monfalconese Simone Faillace -, stretto tra l'incapacità decisionale e l'immobilismo, senza avere un programma definito. Basta vedere le cifre assegnate dal Recovery plan europeo all'Italia per capire che tale opportunità non capiterà nuovamente. Nemmeno il soccorso della Bce sarà eterno». Faillace definisce inoltre la gestione dell'emergenza «piena di falle». «Ciò che fa imbestialire i cittadini non è il fatto di non sapere quanto durerà la pandemia - afferma -, ma la mancanza di indicazioni, programmi certi e di una guida istituzionale che ci possa assicurare e che questa classe politica e dirigente è assolutamente inadeguata a fornirci». Italia Viva Monfalcone, nelle parole del suo coordinatore provinciale, esprime invece soddisfazione per la pianificazione e gli accordi che l'amministrazione sta portando avanti con il presidente dell'

Autorità di **sistema** portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, in un'ottica di implementazione delle infrastrutture portuali, valorizzazione del lavoro e dell'occupazione nel territorio. Pure Italia Viva Monfalcone ritiene che il settore della nautica sia fondamentale. Tanto da poter auspicare in futuro lo sviluppo di attività legate al settore, «incentivando investimenti imprenditoriali e commerciali in attività legate alla diportistica, perché no nel settore del lusso, che nei momenti di crisi è quello che proporzionalmente aumenta il fatturato». --LA. BL.

LA. BL.



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

rientrano alcune tensioni

Traffici condivisi in porto ma c'è il nodo dello sviluppo

MarterNeri e Compagnia portuale riprendono a collaborare in attesa di una schiarita dopo le acquisizioni di F2i. I dem Moretti: «Authority scelta giusta»

GIULIO GARAU

Tornano alla "routine" di una volta i traffici nel porto di Monfalcone in queste ultime settimane. La Compagnia portuale torna alle operazioni in banchina per MarterNeri per lo scarico di cellulosa e caolino. Rifà capolino anche la nave olandese Spiegelgracht che porta prodotti siderurgici e trasporterà pure alcuni yachts. Cinque le navi lavorate dalla Compagnia portuale, una da MarterNeri, lavorano anche Midolini e Cetal. Un quadro "pacificato" nello scalo in attesa che si completi l'acquisizione di F2i di MarterNeri e che poi parta anche l'acquisizione della Compagnia portuale. Ma in vista soprattutto della riorganizzazione di aree e concessioni come prevede il piano dell'**Autorità di sistema** e che, per attendere le evoluzioni, è stato congelato per qualche mese anche dopo gli accordi con MarterNeri che aveva fatto ricorso al Tar ma che poi ha deciso con la stessa Authority (alla quale il Tar aveva anticipato che l'ente aveva ragione) un ulteriore momento di riflessione per trovare una sintesi. Una buona parte delle maestranze in porto lavora, in media una cinquantina di persone di Cpm, alcune di MarteNeri e il rimanente (circa 35 ogni giorno) dell'impresa Alto Adriatico dell'articolo 17 di Mitter Mandolini. Ma ci sono pure i mancati avviamenti e la cassintegrazione visto che, come ripete lo stesso Mandolini «la torta in porto (intesa come traffici ndr) è sempre quella, ma sono aumentati gli invitati a tavola». Lo scalo di Monfalcone in realtà attende il vero decollo con nuovi traffici e guarda con fiducia all'ingresso di F2i che è un leader logistico italiano sul fronte delle rinfuse che potrebbe aumentare i volumi di traffico. Nel frattempo la stessa Alto Adriatico ha assunto i dipendenti interinali ai quali scadeva il contratto (13 persone) e nell'ottica dello sviluppo oggi i sindacati dovrebbero incontrare i vertici di Cpm per discutere di integrativo. La questione della crescita è anche approdata in Consiglio regionale che ha affrontato l'ultimo passo dell'**Autorità di sistema** che ha peso in gestione da gennaio il porto di Monfalcone e che dopo l'accordo per l'acquisizione delle aree dell'ex Azienda speciale (pe 15 milioni) sta concludendo l'acquisto anche di quelle del Consorzio per lo sviluppo economico della Venezia Giulia interne al porto (oltre 53 mila mq più sedime ferroviario, un capannone e una palazzina, valore di circa 4 milioni). «Il porto di Monfalcone è la realtà con maggiori potenzialità di sviluppo e crescita dell'economia isontina: uscire dall'**Autorità di sistema** con Trieste per tornare a una gestione regionale è sbagliato e controproducente per il tessuto economico del territorio» afferma in una nota il capogruppo del Pd in Consiglio regionale, Diego Moretti, rispondendo al collega capogruppo di Forza Italia, Giuseppe Nicoli. Ma aggiungendo che, tuttavia, sul porto «esiste una serie di nodi da sciogliere: dalla valorizzazione delle aree soggette a trasferimento all'**Autorità** portuale fino alle questioni sociali, legate allo scarico di lavoro che dura da inizio mese con diversi dipendenti della Compagnia portuale in cassa integrazione. Allo stesso modo, anche il riordino delle concessioni demaniali che va risolto quanto prima, proprio per uscire da questa condizione di incertezza. E le tensioni per l'incertezza riguardo il futuro dei lavoratori tuttavia permangono». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Sfratto ai rimorchiatori, soluzione da trovare subito»

IL CASO PORTO MARGHERA «Trovare urgentemente soluzioni complessive e durature per tutte le attività legate al porto di Venezia». Dopo lo sfratto dei rimorchiatori Panfido dal canale Brentella ricevuto da parte del commissario dell' Autorità di **Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**, il gruppo consiliare di Tutta la Città insieme si schiera al fianco dei lavoratori e dell' impresa che, proprio con i rimorchiatori, offre assistenza alle navi che arrivano in laguna, chiedendo di arrivare a soluzioni definitive per la portualità veneziana che tengano conto delle problematiche ambientali, logistiche e dell' occupazione. «Che il Porto di Venezia non se la passi bene commenta il consigliere comunale Giovanni Andrea Martini - non è una novità per nessuno, ma che il servizio rimorchiatori sia improvvisamente al centro di una disputa di legittimità di approdo, questo ai più era ignoto. Scopriamo che il Piano regolatore **portuale** del 1965 non avrebbe mai previsto gli approdi per i rimorchiatori, mentre questi assistono le navi in ingresso e uscita in laguna da decenni. Ricordiamo tutti come nel 2019 abbiamo sventato due incidenti gravi evitando la catastrofe in città. Se da un lato nessuno mette in dubbio che lo sfratto notificato dall' Autorità **portuale** abbia fondamento, ci chiediamo se bisognava arrivare fino a questo per scoprire il problema». «La procedura mira a rimettere in pristino i beni demaniali in ossequio alla legislazione» aveva spiegato ieri il commissario al Porto, Cinzia Zincone, dicendosi «consapevole della centralità del servizio di rimorchio e della necessità di preservare la piena operatività del Porto. L' Autorità sta collaborando con tutti per individuare la soluzione per la tutela e valorizzazione dei beni demaniali da un lato e la continua operatività **portuale** dall' altro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Marghera, finalmente la piscina

«Ecco la prima immagine delle due vasche in costruzione in via delle Macchine. Cantiere in anticipo: «Pronta in estate» Al piano superiore prevista anche una palestra. Comune al lavoro per i collegamenti e il bando per la futura gestione

FULVIO FENZO

IMPIANTI SPORTIVI MARGHERA Ci sarebbe quasi da commuoversi, visti gli anni di attesa per veder nascere la piscina di Marghera. Ma questa prima foto delle due vasche - una di 25 metri di lunghezza e profonda da un metro e 80 a due metri, e una piccola di sei metri di lunghezza e di una profondità variabile da 80 centimetri a un metro e 20 - merita sicuramente almeno una mezza lacrima di gioia. Ma non è solo questa la novità, visto che dal cantiere di via delle Macchine confermano che i lavori procedono in largo anticipo rispetto al previsto, con la nuova piscina che sarà pronta per l'estate rispetto alla consegna finora prevista entro fine 2021. E, intanto, in Comune è partita la progettazione dei percorsi ciclopedonali per collegarla in sicurezza al centro di Marghera, e parallelamente verrà studiato il bando per la gestione da affidare ad una società sportiva. OPERA DA 3,6 MILIONI «Il nostro obiettivo era di consegnarla a dicembre, ma la piscina sarà già pronta in estate» spiega Andrea Mevorach che, con il Fondo Lucrezio, sta realizzando la piscina pubblica che sarà poi ceduta al Comune come previsto da anni nell'ambito del trasferimento del Mercato ortofrutticolo da via Torino a via delle Macchine. «Il tutto - precisa Mevorach - senza generare oneri a scomputo come dice qualcuno, perché è un tutt'uno con l'operazione del Mof. Quelle che si vedono già sono le due vasche, al di sopra delle quali verrà realizzata anche una palestra». Il blocco attualmente in costruzione è quello più complesso degli impianti sportivi, mentre a seguire l'edificio di allargherà verso via delle Macchine dove si troverà l'ingresso. Terminati i lavori in estate, i mesi immediatamente successivi saranno dedicati ai collaudi e agli allacciamenti, poi non resterà che riempire di acqua le vasche per fare le prime nuotate, non appena le chiavi dell'impianto da 3,6 milioni di euro, passate dal Fondo Lucrezio al Comune, saranno affidate al futuro gestore ancora da individuare. IL COMUNE «Proprio questa mattina (ieri per chi legge, ndr.) ho incontrato i tecnici per definire le linee guida dello studio tecnico di fattibilità dei collegamenti ciclopedonali con la nuova piscina - interviene l'assessore alla Mobilità, Renato Boraso -. In due mesi presenteremo il progetto alla Municipalità e poi in sei mesi contiamo di mettere in sicurezza la strada che è sempre di competenza dell'Autorità portuale. Ma la collaborazione e l'intesa instaurata tra il sindaco Brugnaro e il commissario del Porto Cinzia Zincone ci fa ben sperare». «Nel 2008 ero un giovane consigliere di Municipalità a Marghera e, già allora, speravamo di veder realizzata questa piscina - aggiunge l'assessore Simone Venturini -. Ora dobbiamo subito lavorare per mettere a punto il bando per la gestione dell'impianto, nella speranza che, alla fine di questo periodo di emergenza, possano riprendere tutte le attività sportive della città. Con, in più, la nuova piscina di Marghera». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



CULP Savona: "Urge uno 'svecchiamento' della Compagnia Portuale Savonese"

Tantissimo personale over 50 e alcuni ultrasessantenni: l'età media più elevata in Italia

Il Consiglio di Amministrazione della CULP Savona s.c., alla luce della grave crisi dei traffici e della riduzione delle giornate di lavoro dei soci, registratasi nel 2020 e tuttora in essere a causa della pandemia ancora in corso, tenuto conto della legislazione vigente in tema di prepensionamenti (isopenzione) e delle opportunità offerte dal comma 15 bis dell' art 17 della Legge 84/94, ritiene assolutamente indispensabile ed improcrastinabile un intervento dell' **Autorità Portuale** di **Sistema** volto allo "svecchiamento" della **Compagnia Portuale** di Savona. Scrive il CdA del CULP Savona: "Tale intervento, possibile ormai dal 2017 e mai attuato, nonostante ripetute richieste, non può subire ulteriori rinvii in quanto nella realtà Savonese l' art.17 L.84/94- il soggetto che ha il compito di fornire manodopera alle società terminaliste- si trova in una situazione assolutamente particolare nell' intero panorama nazionale. Basti ricordare che l' organico di 176 persone ne conta ben 58 al di sopra dei 55 anni, di cui 8 ultrasessantenni, ed altri 55 tra i 50 ed i 55 anni, collocandosi per anzianità al primo posto nel settore a livello nazionale. Tale situazione in una realtà dove la programmazione del lavoro avviene addirittura turno per turno, l' attività nei turni notturni è in costante aumento, la produttività richiesta risulta sempre maggiore, appare assolutamente insostenibile da parte dei lavoratori anziani in primo luogo ma con inevitabili riflessi sull' efficienza dello scalo nel suo complesso. Per queste ragioni da anni e sulla base di dati precisi ed oggettivi la CULP richiede un intervento per il pensionamento dei lavoratori più anziani nell' ambito di una valutazione complessiva dell' organico porto. Oggi, tenuto conto del calo del 10% delle occasioni di lavoro registratosi nel 2020 e del fatto che il ritorno alla normalità non appare assolutamente vicino tale intervento non appare più rinviabile e per queste ragioni la Compagnia intende aprire al più presto un confronto unitamente alle segreterie provinciali di FIT-FILT e UILTrasporti con l' AdSP per trovare una soluzione al problema".



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Porto Savona, Panigo (Culp): "Turni insostenibili per i lavoratori anziani. Necessario svecchiamento"

Il presidente della CULP richiede intervento per il pensionamento

Savona. Il consiglio di amministrazione della Culp Savona, alla luce della grave crisi dei traffici e della riduzione delle giornate di lavoro dei soci registratisi nel 2020 (tuttora in essere a causa della pandemia ancora in corso), tenuto conto della legislazione vigente in tema di prepensionamenti, ritiene "assolutamente indispensabile ed improcrastinabile un intervento dell' **Autorità Portuale** di **Sistema** volto allo 'svecchiamento' della Compagnia **Portuale** di Savona". "Tale intervento, possibile ormai dal 2017, non è mai stato attuato, nonostante ripetute richieste e non può subire ulteriori rinvii - afferma il presidente Alberto Panigo - Basta ricordare che l' organico di 176 persone ne conta ben 58 al di sopra dei 55 anni, di cui 8 ultrasessantenni, ed altri 55 tra i 50 ed i 55 anni, collocandosi per anzianità al primo posto nel settore a livello nazionale. Tale situazione, in una realtà dove la programmazione del lavoro avviene addirittura turno per turno, l' attività nei turni notturni è in costante aumento e la produttività richiesta risulta sempre maggiore, appare assolutamente insostenibile per i lavoratori anziani". Leggi anche Crollo Covid, perse 5 mila giornate di lavoro in porto. Culp: "Ristori per la crisi"

Per queste ragioni, da anni e sulla base di dati precisi ed oggettivi, la Culp "ha richiesto un intervento per il pensionamento dei lavoratori più anziani, nell' ambito di una valutazione complessiva dell' organico porto. Oggi, tenuto conto del calo del 10% delle occasioni di lavoro registratosi nel 2020 e del fatto che il ritorno alla normalità non appare assolutamente vicino, tale intervento non appare più rinviabile. Per queste ragioni, la compagnia intende aprire al più presto un confronto, unitamente alle segreterie provinciali di FIT-FILT e UILTrasporti con l' AdSP per trovare una soluzione al problema" conclude il presidente Panigo. Altre notizie di Savona alla zanelli Nuoto sincronizzato, azzurre in collegiale a Savona Presentazione Savona, ecco l' opera artistica in memoria di Sandro Pertini: pronta entro l' estate Fine Crollo del viadotto in A6, la Procura archivia l' inchiesta a carico di ignoti: "Evento imprevisto e imprevedibile" Nomine Art. Uno Savona: eletto il nuovo esecutivo provinciale Dalla Home Fine Crollo del viadotto in A6, la Procura archivia l' inchiesta a carico di ignoti: "Evento imprevisto e imprevedibile" fornitura Screening oncologico, Asl2: "Rallentamenti, ma nella giornata verranno consegnati kit mancanti" Incidente Pietra Ligure, furgone si ribalta sull' A10: tratto riaperto, code fino a 11 km nella mattinata Presentazione Savona, ecco l' opera artistica in memoria di Sandro Pertini: pronta entro l' estate.



Per queste ragioni, da anni e sulla base di dati precisi ed oggettivi, la Culp "ha richiesto un intervento per il pensionamento dei lavoratori più anziani, nell' ambito di una valutazione complessiva dell' organico porto. Oggi, tenuto conto del calo del 10% delle occasioni di lavoro registratosi nel 2020 e del fatto che il ritorno alla normalità non appare assolutamente vicino, tale intervento non appare più rinviabile. Per queste ragioni, la compagnia intende aprire al più presto un confronto, unitamente alle segreterie provinciali di FIT-FILT e UILTrasporti con l' AdSP per trovare una soluzione al problema" conclude il presidente Panigo. Altre notizie di Savona alla zanelli Nuoto sincronizzato, azzurre in collegiale a Savona Presentazione Savona, ecco l' opera artistica in memoria di Sandro Pertini: pronta entro l' estate Fine Crollo del viadotto in A6, la Procura archivia l' inchiesta a carico di ignoti: "Evento imprevisto e imprevedibile" Nomine Art. Uno Savona: eletto il nuovo esecutivo provinciale Dalla Home Fine Crollo del viadotto in A6, la Procura archivia l' inchiesta a carico di ignoti: "Evento imprevisto e imprevedibile" fornitura Screening oncologico, Asl2: "Rallentamenti, ma nella giornata verranno consegnati kit mancanti" Incidente Pietra Ligure, furgone si ribalta sull' A10: tratto riaperto, code fino a 11 km nella mattinata Presentazione Savona, ecco l' opera artistica in memoria di Sandro Pertini: pronta entro l' estate.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

dopo il naufragio dell' acquisizione in francia

Lo stop a Fincantieri-Stx non ferma Genova

Sestri e Saint Nazaire operano in comparti diversi. Apa (Uilm): «Possibile un aumento della domanda per navi più piccole»

ALBERTO QUARATI

Genova L' impatto del fallimento dell' operazione Fincantieri-Stx, annunciato mercoledì congiuntamente dai governi italiano e francese, sulla Liguria avrà impatto neutro. La sensazione, anticipata dai sindacati sul territorio, è stata confermata anche ieri da fonti vicine al gruppo di Stato. Il tema riguarda soprattutto il cantiere di Sestri Ponente (il settore militare, nel quale operano le strutture di Riva Trigoso e del Muggiano, ha commesse in corso e diversi ordini in arrivo) che come Saint Nazaire opera in prevalenza sull' ambito civile. Tuttavia, viene sottolineato che le due strutture non sono né in sovrapposizione, né in concorrenza: il bacino dei Chantiers de l' Atlantique è lungo un chilometro, la nave più grande mai costruita a Sestri è lunga 260 metri (la "Costa Pacifica"). Le tipologie di unità costruite al loro interno, pur essendo sempre passeggeri, sono quindi diverse. In Francia si fanno le navi più grandi del mondo, a Genova unità di dimensioni più ridotte. «Ma in una fase come l' attuale, questo potrebbe addirittura rappresentare un vantaggio competitivo - ragiona Antonio Apa, segretario generale della Uilm ligure -. La pandemia avrà certamente un effetto sulle modalità di costruzione delle nuove navi, e forse il mercato potrà orientarsi verso la costruzione di navi più piccole, dove non ci sia un' eccessiva concentrazione di persone a bordo». Per Genova, il nodo rimane quindi il Ribaltamento a mare, cioè il raddoppio delle aree di Sestri Ponente e la contestuale restituzione alla città della parte più a monte dello stabilimento, passando da 260 mila a 460 mila metri quadrati e rendendo l' infrastruttura in grado di costruire navi sino a 170 mila tonnellate (già oggi da Saint Nazaire escono unità da oltre 200 mila, per dare una dimensione). L' opera è attesa da oltre 10 anni, oggi è finanziata dallo Stato per 480 milioni (altri 300 dovrebbero arrivare da Fincantieri) e recentemente l' **Autorità portuale** ha girato al Comune di Genova i soldi necessari alla sistemazione del rio Molinassi, propedeutica all' inizio dei lavori. Benché oggi, vista la crisi dell' industria crociera, nessuno in Fincantieri si straccia le vesti per il naufragio dell' operazione, il gruppo potrebbe ripresentarsi a una nuova gara se lo Stato francese rimettesse in vendita le quote: ma il gioco varrebbe la candela solo per una quota di maggioranza. In ambienti transalpini si è anche parlato del ruolo di Naviris, joint venture con sede a Genova tra Fincantieri e Naval Group, come possibile soggetto in campo per comprare, al momento opportuno, gli Stx. Ma ieri dal gruppo francese della difesa specificavano che il dossier Naviris è disgiunto da Saint Nazaire, cantiere nel quale Naval Group rimarrà, ma comunque sempre in minoranza. --



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Assoporti: «l' infrastruttura non sia isolata dal contesto logistico»

Diga a misura di turisti, la proposta della Lega: «Diventi un' attrazione»

FRANCESCO MARGIOCCO

genova Il primo è stato il sindaco Bucci che, tre settimane fa, con quella che lui stesso ha definito una «suggestione ardita», parlava di una linea di tram sulla futura diga foranea del porto. La sua immaginazione ha contagiato il consigliere regionale della Lega Nord, Alessio Piana, che invita a progettare l' opera «in modo tale da rappresentare anche un' attrazione turistica del territorio e, soprattutto, da essere fruibile dai genovesi, in particolare per coloro che vivono nelle delegazioni del Ponente maggiormente coinvolte nello sviluppo portuale». Collegata al Porto Antico con un servizio navebus, la diga sarà meta di cittadini «che potranno ammirare la loro città dal mare», di turisti e di pescatori «liguri e delle regioni vicine». Il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, ricorda le ragioni industriali della diga, attirare navi sempre più grandi, e invita a non dimenticare il contesto. «Non ho perplessità sulla diga, sono convinto che serva ... ma se allargo l' ingresso e l' uscita resta sempre la stessa, l' imbuto s' intasa». Infrastruttura da 1,3 miliardi, la diga dovrebbe essere realizzata in otto anni e portare 2,5 milioni di container l' anno al solo bacino di Sampierdarena, più del doppio di oggi. Ottocentomila dovrebbero essere movimentati su ferro, cifra, anche questa, doppia rispetto ad oggi, 1,7 milioni su gomma. Gli abitanti di Lungomare Canepa, strada intasata dai camion, hanno manifestato la propria preoccupazione, e si preoccupa anche Rossi. La regola, spiega, è che «non bisogna fare opere infrastrutturali isolate dal contesto logistico». Il presidente di **Assoporti** spera che, «se la politica dovrà fare delle scelte, perché le risorse finanziarie non sono infinite», sappia «investire sui sistemi di uscita delle merci», ferroviari e stradali, «altrettanto importanti dei sistemi di entrata». Oggi alle cinque ultima puntata del dibattito pubblico sulla diga, in diretta sul sito www.dpdigaforanea.it. Tema dell' incontro sarà l' impatto ambientale dell' opera. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuova diga del porto, Piana (Lega): "Diventi un' attrazione turistica collegata con battelli"

Domani l' ultimo incontro del dibattito pubblico sulla grande opera

Redazione

Genova . Progettare la nuova diga foranea del porto di Genova in modo che possa diventare un' attrazione turistica e sia fruibile dai genovesi. È la proposta di Alessio Piana , consigliere regionale della Lega, in vista dell' ultimo incontro del dibattito pubblico online sui progetti e in particolare sugli impatti ambientali in programma domani. 'In tal senso, ritengo che alcune proposte già avanzate nei giorni scorsi, come quella dell' installazione di pale eoliche sull' infrastruttura, siano condivisibili - scrive Piana in una nota -. Inoltre, l' opera, che è strategica per la nostra città, dovrà essere progettata in modo tale da rappresentare anche un' attrazione turistica del territorio e, soprattutto, essere fruibile dai genovesi, in particolare per coloro che vivono nelle delegazioni del Ponente maggiormente coinvolte nello sviluppo portuale'. Il sindaco Bucci, all' avvio del dibattito pubblico, aveva già parlato di un sistema di trasporto pubblico sulla nuova diga . 'Vedere Genova dal mare è senz' altro suggestivo e sarà sicuramente piacevole trascorrere qualche ora passeggiando, pescando o prendendo il sole sulla diga foranea opportunamente collegata al Porto Antico con un servizio di battelli - continua Piana -. Mi auguro che questa visione sia largamente condivisa e che quindi nello sviluppo progettuale si tenga conto di tali proposte'. 'A breve chiederò un incontro con il presidente dell' Autorità di sistema portuale e neo commissario per la costruzione della nuova diga foranea, Paolo Signorini, al fine di presentare, ancora più dettagliatamente, queste idee progettuali', ha concluso.



Dibattito su nuova diga foranea, Alessio Piana: sia fruibile dai genovesi

redazionegenova

Presidente III commissione regionale Attività produttive Alessio Piana (Lega) 'Domani è in programma l' ultimo incontro del dibattito pubblico online sui progetti per la nuova diga foranea del Porto di Genova e in particolare sugli aspetti ambientali legati alla grande opera. In tal senso, ritengo che alcune proposte già avanzate nei giorni scorsi, come quella dell' installazione di pale eoliche sull' infrastruttura, siano condivisibili. Inoltre, l' opera, che è strategica per la nostra città, dovrà essere progettata in modo tale da rappresentare anche un' attrazione turistica del territorio e, soprattutto, essere fruibile dai genovesi, in particolare per coloro che vivono nelle delegazioni del Ponente maggiormente coinvolte nello sviluppo portuale. Vedere Genova dal mare è senz' altro suggestivo e sarà sicuramente piacevole trascorrere qualche ora passeggiando, pescando o prendendo il sole sulla diga foranea opportunamente collegata al Porto Antico con un servizio di battelli. Mi auguro che questa visione sia largamente condivisa e che quindi nello sviluppo progettuale si tenga conto di tali proposte. A breve chiederò un incontro con il presidente dell' Autorità di sistema portuale e neo commissario per la costruzione della nuova diga foranea, **Paolo Signorini**, al fine di presentare, ancora più dettagliatamente, queste idee progettuali'. Lo ha dichiarato oggi il presidente della III commissione Attività produttive e consigliere regionale Alessio Piana (Lega).



Nuova diga, la sostenibilità ambientale nell' ultimo dibattito pubblico

di Matteo Cantile giovedì 28 gennaio 2021 GENOVA - Il quarto e ultimo appuntamento del dibattito pubblico sulla diga foranea sarà forse il più partecipato: questo venerdì, infatti, la discussione verterà sulla sostenibilità ambientale dell' opera che promette di cambiare il futuro del porto storico di Genova. L' incontro , che inizierà alle 17, si potrà seguire in diretta su Telecittà (canale 11 del telecomando) e in streaming sui canali Facebook e Youtube dell' **Autorità di sistema portuale** del mar ligure occidentale. Ecco il programma degli interventi a cui seguiranno le domande dei cittadini: Ore 17 - Avvio dei lavori Marco Bucci, Sindaco di Genova Ore 17:15 - Le strategie e le politiche di sostenibilità del Porto di Genova Giuseppe Canepa, Dirigente del Servizio Ambiente, Impianti e Manutenzioni AdSP del Mar Ligure Occidentale Ore 17:25 - Gli impatti ambientali del nuovo **sistema di accessibilità portuale** Andrea Conca, Direzione Pianificazione e Sviluppo AdSP del Mar Ligure Occidentale Ore 17:35 - Gli effetti sugli habitat marini, sul paesaggio e sugli aspetti storico-archeologici Filippo Angelotti, Technital Ore 17:50 - Gli effetti sulla qualità delle acque costiere, sull' idrodinamica e trasporto solido fluviale e sulle spiagge adiacenti Professor Paolo De Girolamo, Università di Roma "La Sapienza" e consulente Modimar Ore 18:05 - Le soluzioni tecnologiche per le energie rinnovabili Gianluca Dadone, EPF Elettrotecnica Ore 18:20 - Domande e risposte dal pubblico Moderate da Andrea Pillon, Coordinatore del Dibattito Pubblico sulla realizzazione dell' opera Approfondimenti 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 Nuova diga, dibattito: "Soluzioni sicure ma gli accessi da levante sono da preferire" Il Duca di Galliera, la nuova diga e i tempi moderni.



Diga di Genova, Assoport: "Opera utile ma serve investire sull'uscita delle merci dal porto"

di Marco Innocenti Il presidente Daniele Rossi: "Va bene far entrare navi più grandi ma se allargo l'ingresso e l'uscita resta sempre la stessa l'imbuto si intasa" "Non ho perplessità sulla diga di Genova". A dirlo è Daniele Rossi, presidente di Assoport. "Non ho visto il progetto - aggiunge - ma sono convinto che serva, se inserita in un disegno, un sistema infrastrutturale complessivo adeguato. Va bene far entrare navi più grandi e più navi che scarichino più merci, ma se allargo l'ingresso e l'uscita resta sempre la stessa l'imbuto si intasa". "Non bisogna più fare opere infrastrutturali isolate da un contesto logistico - spiega ancora Rossi - Se ci sono le risorse per fare tutti gli investimenti che servono, sicuramente la diga di Genova è un investimento necessario. Se bisogna fare delle scelte perché le risorse non sono infinite, credo che la valutazione spetti alla politica, agli organi amministrativi, al ministero. Investire sui sistemi di uscita delle merci dal porto credo sia altrettanto importante che investire sui sistemi di entrata". "Guardiamo al 2021 sicuramente con preoccupazione - ha detto poi Rossi - perché non saremmo in grado di sostenere agevolmente una situazione di grande difficoltà come è

stato nel 2020, ma anche con molte aspettative e fiducia. Ovviamente il vaccino fa parte delle aspettative e intanto i primi dati che arrivano sui risultati dei porti nel mese di gennaio ispirano un minimo di fiducia. Dai primi segnali il mese di gennaio sembra dirci che ci si sta muovendo verso un progressivo ritorno ad una situazione di normalità. Non è ancora raggiunta e non è la crescita, ma il fatto che stiamo recuperando è un segnale di fiducia". A patto che tutto proceda al meglio sul fronte della pandemia e che vada avanti il Recovery plan: "Ha un ruolo importante perché un'iniezione progressiva di miliardi in opere infrastrutturali è lo stimolo che potrebbe cambiare significativamente la situazione" dice Rossi, che non vuole nemmeno prendere in considerazione l'ipotesi che la crisi di governo ostacoli il piano da inviare all'Europa. "Il Recovery deve andare avanti, quei soldi sono disponibili, devono essere spesi - continua - da quegli investimenti dipende il futuro della portualità italiana e qualunque sia la situazione politica non è argomento che può essere messo in discussione". Nelle scorse settimane è tornata alla ribalta la proposta di istituire un ministero del mare. "Quello di cui tutto il sistema marittimo, dai porti agli armatori, ha bisogno, è un punto di riferimento che si possa dedicare a tempo pieno con competenza e autorevolezza alla gestione del mare - è il parere di Rossi - Il ministero del mare deve essere un'ambizione, ma potrebbe essere anche un viceministro, un sottosegretario con delega ai porti all'interno del ministero delle Infrastrutture e Trasporti". E intanto in Assoport procede il lavoro per preparare in sintonia con il ministero il ricorso contro la tassazione dei porti chiesta da Bruxelles.



Paolo Pessina: Fiduciosi nel 2021 con un ritorno alla normalità

Diga foranea di Genova, infrastrutture e traffici: intervista al presidente Assagenti

Redazione

LIVORNO Intervista a Paolo Pessina, presidente di Assagenti Genova: diga foranea, traffici e futuro degli associati: cosa ci si aspetta dal 2021? La diga foranea da sola non basterà: Se non raggiungeremo almeno il 40% di merci in entrata e uscita su rotaia, non potremmo essere competitivi con il Nord Europa e questo potrebbe realmente portare a un declino del porto dice Pessina. All'indomani del termine delle infrastrutture richieste servirà comunque, per il presidente, un ripensamento del layout dello scalo genovese perchè si possa svolgere in sicurezza l'ingresso di grandi navi che assicuri a tutti gli associati un futuro roseo. A dire la verità -spiega Pessina- la fine del 2020 ha visto una lenta ripresa grazie ai traffici con l'Asia, soprattutto grazie al boom economico della Cina. Discorso diverso per chi si occupa di crociere che ha visto il proprio fatturato ridursi del 90%. L'associazione guarda comunque con fiducia al 2021, auspicando un trend in crescita che porti finalmente, conclude Paolo Pessina a tanta normalità.



Porto. I D' Andria assolti dopo sei anni di accuse: "Contro di noi un mare di fango"

GENOVA - "Abbiamo passato le pene dell' inferno, un' azienda è andata distrutta, mio figlio ha passato quattro notti in prigione, però non ci siamo mai arresi": Gioacchino d' Andria , il cui nome è stato associato a una lunga indagine giudiziaria, può finalmente esultare; a quasi sei anni dall' apertura dell' inchiesta che riguardava lui e la sua famiglia, il tribunale di Genova ha chiuso la vicenda con un' assoluzione. Il fatto non sussiste. D' Andria, assieme al figlio Giancarlo e altri quattro imputati , era finito nei guai accusato di avere falsificato o effettuato con strumenti non idonei i controlli radiometrici sui container in **porto**: "Accuse infamanti e infondate, promosse da concorrenti invidiosi dei nostri successi", si sfoga ora d' Andria. " All' epoca coadiuvavo lo sviluppo commerciale dell' azienda Dp , specializzata nei controlli radiometrici - spiega - le cose andavano bene, avevamo sottoscritto una convenzione con Spediporto e avevamo conquistato una bella fetta del mercato. La nostra posizione ha scatenato le gelosie dei concorrenti e in quel momento sono cominciate le accuse e il fango ci è piovuto addosso". Quando la Procura ha iniziato a indagare la vita dei d' Andria si è attorcigliata su se stessa: "Mio figlio è stato rinchiuso per quattro notti nel carcere di Marassi, i soci della Dp, vista la situazione, hanno deciso di liquidare la società e tutto il lavoro che avevamo fatto è andato perduto. Ma non abbiamo abbassato la testa - dice d' Andria - abbiamo messo in piedi una nuova società e abbiamo continuato a lavorare". L' accusa sembrava molto grave : alla Dp erano contestati controlli frettolosi sui container potenzialmente radioattivi, un lavoro, sosteneva la Procura, effettuato da personale non specializzato. "I nostri avvocati hanno smontato questa ricostruzione - spiega Gioacchino d' Andria - il nostro lavoro era accurato e il personale addetto operava sotto la supervisione di un responsabile che, come la legge oggi dispone, interviene in caso di anomalie". Il fatto più eclatante dell' inchiesta è stato il ritrovamento di un faldone di certificati precompilati: "Nulla di scorretto - continua d' Andria - i certificati erano firmati dal responsabile che, in questo modo, dichiarava di essere il controllore dei tecnici che in quel momento erano operativi, è un comportamento perfettamente aderente alle linee guida". In tribunale lo scontro è stato a tratti infuocato : i d' Andria hanno addirittura ingaggiato una società di investigazioni private per dimostrare la bontà del loro lavoro ma i circa trenta filmati prodotti non sono stati acquisiti come prova dal giudice incaricato del processo. In ogni caso non sono stati necessari. Dopo quasi sei anni è arrivata l' assoluzione : "Ora possiamo continuare a lavorare con la testa alta - conclude d' Andria - cercheremo di recuperare gli affari che abbiamo perduto e di fornire il nostro servizio". E su coloro che li hanno accusati d' Andria è deciso: "Con tutto quello che abbiamo patito sarebbe giusto chiedere i danni, potremmo decidere di farlo".



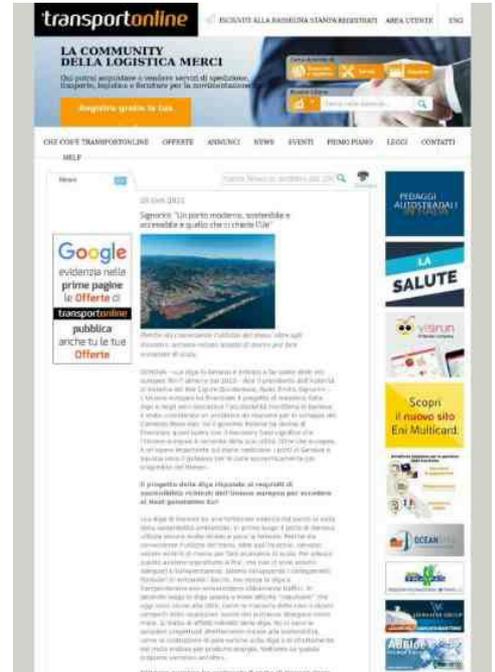
Transportonline

Genova, Voltri

Signorini: "Un porto moderno, sostenibile e accessibile è quello che ci chiede l'Ue"

Perché sia conveniente l'utilizzo del treno, oltre agli incentivi, servono volumi minimi di merce per fare economie di scala.

GENOVA - «La diga di Genova è entrata a far parte delle reti europee Ten-T almeno dal 2013 - dice il presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini -. L'Unione europea ha finanziato il progetto di massima della diga e negli anni successivi l'accessibilità marittima di Genova è stata considerata un problema da risolvere per lo sviluppo del Corridoio Reno-Alpi. Se il governo italiano ha deciso di finanziare quest'opera con il Recovery fund significa che l'Unione europea è convinta della sua utilità. Oltre che europea, è un'opera importante sul piano nazionale: i porti di Genova e Savona sono il gateway per le zone economicamente più progredite del Paese». Il progetto della diga risponde ai requisiti di sostenibilità richiesti dall'Unione europea per accedere al Next generation Eu? «La diga di Genova ha una fortissima valenza dal punto di vista della sostenibilità ambientale. In primo luogo il porto di Genova utilizza ancora molta strada e poco la ferrovia. Perché sia conveniente l'utilizzo del treno, oltre agli incentivi, servono volumi minimi di merce per fare economie di scala. Per adesso questo avviene soprattutto a Pra', ma non ci sono volumi adeguati a Sampierdarena. Stiamo sviluppando i collegamenti ferroviari in entrambi i bacini, ma senza la diga a Sampierdarena non arriverebbero abbastanza traffici. In secondo luogo la diga sposta a mare attività inquinanti che oggi sono vicine alla città, come la manovra della navi o alcuni comparti delle riparazioni navali che potranno allargarsi verso mare. Si tratta di effetti indiretti della diga. Poi ci sono le soluzioni progettuali direttamente mirate alla sostenibilità, come la costruzione di pale eoliche sulla diga e lo sfruttamento del moto ondoso per produrre energia. Vedremo se queste proposte verranno accolte». L'Unione europea ha sostenuto il porto di Genova dopo la tragedia del ponte Morandi. Qual è il rapporto fra Adsp e Ue? «La parola magica è accessibilità, invocata dall'Unione europea già da prima del crollo del ponte. In seguito il vocabolo ha assunto una valenza ancora maggiore. Con la Commissaria europea e il coordinatore del corridoio Reno Alpi il tema è stato analizzato in tutte le sue componenti: infrastrutturale e digitale. L'Ue ha messo il Terzo valico fra le infrastrutture collo di bottiglia del corridoio, in secondo luogo la diga è stata inserita fra le priorità del corridoio. Da un punto di vista digitale, su input della Commissaria, è stato avviato il progetto E-Bridge, perché non ci sono soltanto autostrade e ferrovie, ma sono importanti il coordinamento e l'ottimizzazione dei flussi logistici in un porto in cui ogni giorno passano 5.500 mezzi pesanti e treni che si interfacciano coi terminal e ai varchi, oltre all'attività di spedizionieri e agenti marittimi. Tutto questo può essere ottimizzato eliminando la parte cartacea». Il Regno Unito ha deciso di uscire dall'Unione europea: i porti britannici diventeranno più competitivi? «Genova non è in diretta concorrenza con le rotte che toccano il Regno Unito. La Brexit non porta cambiamenti nella nostra competizione con il Northern Range. Diverso è il discorso sulla capacità del Regno Unito di essere più aggressivo sui servizi per lo shipping. In questo mercato è attiva anche Genova, ci sarà da competere.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

investimento dell' authority sulle banchine delle grazie danneggiate dal maltempo

La Spezia Marittima: 12 milioni per completare lo scalo portuale

Dopo gli annunci dei mesi scorsi dal ministero è arrivato il decreto per il finanziamento AI via l' incarico per la progettazione esecutiva, si cerca un coordinatore della sicurezza

LAURA IVANI

La Spezia Dodici milioni di euro. La conferma del finanziamento, annunciato mesi fa, è arrivata solo nei giorni scorsi. Quando nella sede di via del Molo è giunto il decreto del ministero delle Infrastrutture e Trasporti che assegna il "tesoretto" per il completamento dell' infrastruttura ferroviaria portuale. Si tratta dell' impianto ferroviario afferente alla stazione di La Spezia Marittima, che si trova all' interno del porto commerciale, e che potrà essere così modernizzata dal punto di vista tecnologico e ampliata. Adesso partirà la progettazione esecutiva, che ancora manca, e per la quale l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale sta cercando un tecnico. L' iter seguito è quello della consultazione e assegnazione diretta dell' incarico, procedimento che taglia di molto i tempi e che è previsto per gli importi inferiori a 150 mila euro. L' importo stabilito sfiora i 75 mila euro. Nel giro di una settimana il progettista potrebbe essere già praticamente al lavoro. Nella determina siglata dal segretario generale Francesco Di Sarcina oltre alla nomina del Rup, l' ingegner Fabrizio Simonelli dell' ufficio tecnico dell' ente, viene autorizzata la consultazione diretta della Exa Engineering Srl della Spezia. Contestualmente, si procede con la ricerca di un coordinatore di sicurezza in fase di esecuzione. Figura che, al momento, non è individuabile all' interno della struttura dell' ente in quanto «le figure professionali interne - si legge - sono impegnate in altre attività in corso di esecuzione». Si va quindi per un incarico esterno, con un costo stimato in oltre 192 mila euro. I 12 milioni assegnati alla Spezia rientrano in un maxi investimento da 906 milioni del Mit su 23 interventi previsti nei porti italiani. In Liguria, oltre al completamento della stazione ferroviaria portuale della Spezia, erano previsti 10 milioni per l' elettrificazione delle banchine di Savona, altri 19 milioni per un intervento del tutto simile su Genova. L' intervento dovrà andare di pari passo con quello del trasferimento da Calata Paita e conseguente potenziamento dei fasci di binari tra Calata Malaspina e Calata Artom, avviato lo scorso ottobre. L' idea è di vedere conclusi tutti i lavori, in campo ferroviario all' interno del porto mercantile, nel giro di poco più di tre anni. E a proposito di cantieri in avvio, l' operato dell' ufficio tecnico dell' **Autorità di Sistema Portuale** spunta anche a un intervento dall' altra parte del golfo. Si tratta in questo caso di un intervento di ripristino. Non ferroviario, ma sulle banchine di levante delle Grazie. Danneggiate dal tempo e dalle mareggiate, non ufficialmente inagibili ma di fatto parzialmente inutilizzabili. L' Authority ha approvato una perizia di stima dei lavori per un importo a base d' asta che supera i 144 mila euro, oltre a oneri di sicurezza per 4 mila euro non soggetti a ribasso. Gli uffici stanno consultando gli operatori economici per l' affidamento dei lavori di ripristino delle strutture di banchina nella zona del Varignano, alle Grazie. Si tratta di un intervento atteso e che era stato sollecitato anche dal Comune di Porto Venere, guidato dal sindaco Matteo Cozzani. Le banchine avevano subito danni importanti. E, ad ogni nuova mareggiata, la loro tenuta era a rischio. Adesso, nel giro di qualche mese, inizierà il cantiere per il ripristino che permetterà a turisti e diportisti di tornare a usufruire di quei moli. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Trasloco a Pagliari entro un paio di mesi»

Il segretario dell' Authority è fiducioso: «Manca solo l' allaccio alla rete Enel». Ma Arbasetti contesta: «Non è stato ancora collaudato»

di Franco Antola LA SPEZIA Questione di un paio di mesi, poi le prime barche dei concessionari di Canaletto e Fossamastra potranno trasferirsi nella nuova Marina di Pagliari. Un traguardo 'storico' (a lungo rinviato) per più di un motivo. A parte gli aspetti strettamente logistici legati all' insediamento dei concessionari e quelli legati alla ridefinizione del profilo rivierasco di alcuni dei quartieri di Levante, in gioco c' è infatti l' attuazione del piano regolatore portuale che prevede al posto delle gloriose marine, un maxi interrimento da parte di Contship, a sua volta propedeutico alla liberazione di Calata Paita e alla realizzazione del nuovo terminal crocieristico, con tutte le implicazioni urbanistiche legate al waterfront. Siamo davvero arrivati al rush finale? Francesco Di Sarcina, segretario generale dell' **Autorità** di **sistema** portuale, non vede ulteriori ostacoli. «La tempistica allo stato attuale - spiega - è dettata sostanzialmente solo dall' allaccio alla rete Enel, chiesto a settembre, che sarà autorizzato a fine febbraio. Da quel momento, col completamento degli interventi residuali,

potrà iniziare il trasferimento dei concessionari, che ovviamente sarà graduale anche per evitare situazioni di confusione, considerato che si tratta di 850 posti barca. Si partirà con i concessionari già pronti, poi i con gli altri». I concessionari, dal canto loro, restano in fiduciosa attesa che vengano risolti tutti i problemi tecnici. Come Angelo Majoli, direttamente interessato al trasferimento a Pagliari nella duplice veste di concessionario per la sua scaforimessa e di mitilicoltore. «Su questa operazione siamo abbastanza tranquilli - osserva -, anche perché siamo veramente alle ultime fasi, abbiamo avuto vari incontri e abbiamo buone aspettative rispetto a una positiva risoluzione dei problemi. Personalmente non capisco di tanti no espressi in questi anni per partito preso. Se ci sono delle leggi vanno rispettate, non esistono alternative. Quanto al fatto che noi concessionari siamo alla fine risultati merce di scambio per consentire di liberare Calata Paita, personalmente ne sono ben contento, non vedo dove stia il problema. In gioco, così ci è stato detto, c' è la crescita delle attività economiche e quindi presumo anche di assunzioni. Non vedo perché si debba intralciare un disegno di questo genere». Chi invece non si dice particolarmente ottimista sui tempi e su alcuni aspetti tecnici dell' operazione è il fronte ambientalista, o almeno una parte di esso. Franco Arbasetti, storico oppositore di molte scelte di Adsp fin dai tempi di Lorenzo Forcieri, e ancora oggi battagliero ambientalista rappresentante del Coordinamento dei quartieri del Levante ed esponente provinciale della Vas, nutre molti dubbi sulla possibilità che venga rispettata la tempistica, ribadita anche di recente in via del Molo. «I problemi che avevano caratterizzato il progetto di Pagliari fin dall' inizio, compresi quelli legati al rispetto dello spazio legato alla memoria storica del luogo (è da lì che partirono le navi per il rientro degli ebrei in patria, ndr.) - afferma Arbasetti - oggi non sono ancora stati risolti tutti. Mi dicono che ci sono problemi con i pontili galleggianti con riferimento ai servizi di fornitura acqua e altri legati alla tenuta. La realtà è che non è stato possibile completare il trasferimento nei tempi stabiliti, cioè a dicembre, tra l' altro con oggettive difficoltà per alcuni dei mitilicoltori che in questa fase rischiano di non poter uscire con la barca. Insomma ci sono cose ancora da rivedere, la nuova conferenza dei servizi ha cambiato il progetto e deve essere ancora effettuato il collaudo, cosa che potrà avvenire solo quando saranno garantite tutte le condizioni di sicurezza. Dopo tutti i ritardi che hanno caratterizzato questo



progetto, contestato fin dall' inizio, nel 2013, dai comitati, si deve



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

dire ai concessionari che aspettavano il via libera a dicembre, che ancora non ci sono le condizioni. La società Trevi che ha l' appalto dei lavori sta correndo ai ripari, vedremo quali saranno i tempi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il punto con l' ente di via del Molo

«I ritardi dovuti a una variante al progetto»

Cantiere chiuso per due mesi anche a causa dell' emergenza pandemia. «In corso le ultime verifiche»

LA SPEZIA Qual è l' effettiva situazione del 'cantiere Pagliari' e quale la roadmap finale della nuova Marina? Ne parliamo con Davide Vetrata, ingegnere di **Adsp** responsabile del procedimento. «Diciamo che la situazione è arrivata all' ultima fase - spiega -. I lavori hanno subito qualche ritardo per effetto di una variante al progetto originario perché alcuni concessionari hanno avanzato richieste di modifiche funzionali alla loro attività che hanno richiesto qualche intervento di carattere strutturale, come sulla banchina alla radice del molo Enel. Non va trascurata poi l' emergenza pandemia che ha imposto la chiusura per due mesi del cantiere a marzo e ad aprile dell' anno scorso, con un' ulteriore chiusura di 15 giorni a causa di un caso covid». «L' impresa Trevi - chiarisce l' ingegnere - si era presa l' impegno di chiudere a fine anno e infatti il 30 dicembre scorso è stato firmato il verbale di fine lavori. Ora sono in corso interventi di dettaglio, migliorativi rispetto ad alcuni aspetti impiantistici. Si tratta comunque di lavorazioni marginali, dopo la fine lavori si lasciano normalmente sessanta giorni per interventi di questo tipo». Tutto risolto, dunque? «Restano da completare le procedure con Acam ed E-Distribuzione. Acam aveva necessità di una serie di interventi per il sistema fognario, con la realizzazione delle vasche di pompaggio e la connessione delle acque nere al depuratore degli Stagnoni. Enel invece aveva bisogno di un nuovo cavidotto, la relativa pratica era stata avviata a settembre». «A valle del contatore Enel - spiega ancora Vetrata - tutte le strutture impiantistiche vanno collaudate. Il collaudo statico è già in corso, si tratta fare le ultime verifiche. Anche il collaudo tecnico amministrativo è in atto». Franco Antola.



Cantieristica

Al Muggiano il bacino di carenaggio

LA SPEZIA Fincantieri acquista il bacino di carenaggio utilizzato nello stabilimento del Muggiano. Mancano solo le formalità di rito, che saranno espletate nei primi giorni di febbraio, ma l'acquisto dell'imponente struttura di proprietà del Consorzio per il bacino di carenaggio della Spezia da parte del colosso della cantieristica è ormai cosa certa. Come prevedibile, alla scadenza della manifestazione di interesse lanciata dal consorzio a seguito dell'offerta privata presentata da Fincantieri, pari a 1,2 milioni di euro, non sono pervenute altre istanze. Marco Casarino, liquidatore dell'ente che riunisce Provincia, Comune della Spezia e Camera di Commercio, nel prendere atto dell'assenza di ulteriori offerte, ha avviato l'iter per la cessione, che sarà finalizzato all'inizio del prossimo mese. Pratica, questa, che sarà anche l'ultima per l'ente nato negli anni Settanta per favorire lo sviluppo della cantieristica in città, con la Provincia, il Comune e la Camera di Commercio che si divideranno in parti uguali l'assegno versato da Fincantieri. Con l'acquisizione da parte del colosso della cantieristica si chiude una vicenda durata anni, nei quali sono andati a vuoto ben tre bandi d'asta che hanno visto il valore del bacino scendere progressivamente da 7,6 a 6,1 milioni di euro. Nelle scorse settimane, l'offerta di Fincantieri che ha sbloccato la situazione. Il colosso della cantieristica già da tempo gestisce la struttura attraverso la controllata Gestione Bacini, società che a sua volta già alla fine del 2018 aveva chiesto e ottenuto dall'Autorità portuale del Mar ligure orientale la proroga fino al 2029 della relativa autorizzazione demaniale. Di certo, l'epilogo della vicenda soddisferà sia gli enti del Consorzio, sia le parti sindacali, con Cgil, Cisl e Uil che a più riprese avevano manifestato preoccupazione circa la possibilità che il bacino di carenaggio mobile potesse essere acquistato da società non operanti nel Golfo. Matteo Marcello.



Lsct testa nuovo sistema ARMS

Per l'aggancio automatico dei container refrigerati

Redazione

LA SPEZIA Lsct, in collaborazione con ARMS srl, ha effettuato un test su un sistema automatizzato per eseguire operazioni di plug e unplug dei container refrigerati. Le prove funzionali del prototipo ARMS 121 si sono svolte dall'11 al 15 Gennaio al La Spezia Container Terminal. ARMS srl è una start up innovativa, nata nel 2019 a Genova con l'obiettivo di sviluppare, costruire e installare sistemi di connessione robotica innovativa e di monitoraggio e trasmissione dei dati da remoto all'interno dei terminal e a bordo delle navi. Il prototipo ARMS 121 è un sistema di aggancio automatico dei contenitori reefer all'alimentazione elettrica e si compone di un braccio meccanico (da installare presso gli alimentatori di corrente dei terminal) e di una Plug Box, da installare come retrofit sui container. L'utilizzo di questo sistema di plug/unplug automatizzato consente di gestire le operazioni da remoto con conseguenti benefici in termini di sicurezza, continuità e tempestività del controllo del processo operativo e di precisione nella raccolta dati. La diffusione della Plug Box nei principali terminal container mondiali sarà la chiave di volta per rilasciare nella catena logistica i benefici derivanti dall'automazione. Sono molto grato al team di Lsct, che ci ha fornito supporto e assistenza affinché i test si potessero svolgere in maniera efficace e in totale sicurezza. Questa collaborazione è risultata molto utile nell'individuare ulteriori aree di miglioramento del sistema che ci stiamo apprestando ad apportare. Abbiamo inoltre potuto beneficiare della critica obiettiva dei responsabili di Lsct che è determinante per una buona riuscita del nostro progetto, ha dichiarato Fulvio Pellegrotti, Chairman & Chief executive officer di ARMS. Per Alfredo Scalisi, amministratore delegato di Lsct, con questo test Ancora una volta Lsct si dimostra propulsore di innovazione nella ricerca di migliorare il servizio nei confronti dei propri clienti e ha trovato in ARMS un partner professionalmente all'altezza per soddisfare queste ambizioni. Il miglioramento continuo, che fa di La Spezia Container Terminal uno dei terminal più efficienti anche a livello internazionale, risulta essere il principale obiettivo dell'intero management. Mi congratulo con il personale Lsct che ha collaborato nell'individuare punti di miglioramento nel progetto e con ARMS per l'innovativa idea prototipata e testata all'interno dei nostri spazi portuali.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Sapir e Contship, avanti assieme

Proroga dell' alleanza per la gestione del Terminal Container Ravennate: «Delineiamo il futuro del porto»

Sapir e Contship proseguono nell' alleanza per la gestione di Tcr, il terminal container ravennate, che li vede assieme da una ventina d' anni.

In passato si era parlato di dissapori tra i due partner, ma il ritorno del sereno consente di programmare i prossimi anni. Ieri è stata sottoscritta la proroga del contratto d' affitto di ramo d' azienda tra Sapir e Tcr finalizzato ad allungare la collaborazione. Sapir è titolare dell' area su

la quale Tcr esercita l' attività (con dotazioni di proprietà), il terminal a sua volta è partecipato dalla stessa Sapir al 70% e da Contship Italia al 30%. «La motivazione della proroga - spiegano i rispettivi presidenti Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozzi - è legata all' avvio dei lavori di Ravenna Hub 2017, cioè il grande progetto di approfondimento fondali, rifacimento banchine e utilizzo della penisola Trattaroli, che sta muovendo i primi passi». «Questa proroga - commenta Sabadini - è il primo atto concreto che delinea il futuro porto di Ravenna alla luce dell' approfondimento dei fondali e delle nuove banchine. A metà 2022 avremo

livellato tutto Trattaroli e, quindi, potremo valutare i futuri investimenti». «Tutto è legato alla volontà di seguire l' evoluzione del porto, per questo ci siamo presi alcuni anni per vedere gli sviluppi» aggiunge Mingozzi. Sapir e Contship collaboreranno per valutare assieme le prossime mosse. L' interesse è per la realizzazione del nuovo terminal container, obiettivo del progetto Hub portuale predisposto dall' **Autorità** di **sistema portuale**. Trattaroli è l' unica area dove è possibile raggiungere i 14,50 metri di fondale, che consentirebbe la movimentazione delle portacontainer da 500/600 mila teus, oltre il doppio di quelli che possono essere movimentati attualmente. Ma la scommessa di Trattaroli non è limitata ai container. In più occasioni si è parlato di ospitare aree per le rinfuse e anche il terminal traghetti T&C che avrebbe a disposizione banchina e piazzali più confacenti per una attività data in continua crescita. L' area, posta alla fine della penisola Trattaroli, conta circa 320mila mq divisibili in 3 aree distinte, con accesso diretto alla banchina **portuale** di futura realizzazione di 1 km e collegata direttamente alla ferrovia e alla via Classicana. TCR, ha rinnovato negli ultimi anni l' equipment con un investimento di 24 milioni di euro e dispone di 4 gru di banchina di ultima generazione e di 5 carriponte per le operazioni di piazzale, tutti mezzi che garantiscono altissime prestazioni. lo. tazz.



Concluso il Tavolo del Porto: al centro del progetto la sostenibilità ambientale e le sfide per competere con l' Europa

Con la videoconferenza tenutasi questa mattina, giunge a conclusione il progetto Tavolo del **Porto**, nato con l' obiettivo di promuovere l' adozione di soluzioni innovative, la competitività economica del sistema portuale e, soprattutto, l' attenzione verso la sostenibilità ambientale. I lavori hanno coinvolto gli operatori del **Porto**, le associazioni di categoria e le aziende che operano all' interno dell' area, e grazie a questa cooperazione sono state poste le basi per il rilancio della programmazione 2021-2030 per lo sviluppo del **Porto**. Ne abbiamo parlato con il coordinatore dell' iniziativa, l' assessore con delega alla Smart City Giacomo Costantini.



Erosione, partita la task force regionale Alta tensione tra i balneari per il litorale

All'incontro di Firenze le associazioni del settore. Giacomo Bugliani: «Il lavoro è tracciato: ora si pensi a ripascimento e interventi strutturali»

di Laura Sacchetti MASSA E' partita la task force per combattere l'erosione con il primo incontro, mercoledì pomeriggio a Firenze, tra la Regione e le categorie, al quale seguiranno i tavoli tecnici. L'indirizzo politico della task force è stato delineato e i prossimi appuntamenti saranno concentrati localmente, saranno puramente tecnici e parteciperanno le associazioni di categoria, gli enti e l'amministrazione comunale. La Regione ha convocato le sigle sindacali regionali dei balneari per fare un focus sulle zone della costa Toscana che sono in stato di emergenza a causa dell'erosione costiera. Presenti alla riunione i rappresentanti regionali delle categorie Cna, Confesercenti, Confindustria e Confcommercio, il presidente della regione Eugenio Giani, l'assessore all'ambiente Monia Monni, il consigliere regionale Giacomo Bugliani e il dirigente alla difesa del suolo Giovanni Massini. I rappresentanti di categoria sono arrivati preparati, presentando due relazioni tecniche e un documento sulle criticità della costa apuana. Il messaggio dello stato di

emergenza è arrivato, adesso si tratta di quantificare le risorse da mettere in campo per gli interventi necessari a garantire un equilibrio per la stagione 2021. «L'indirizzo politico è stato tracciato» spiega il consigliere regionale Giacomo Bugliani che si è detto soddisfatto dell'incontro per l'attenzione emersa verso il nostro territorio. «E' stato chiarito durante l'incontro - prosegue Bugliani - che andranno in parallelo i percorsi per interventi strutturali nel medio-lungo periodo e per interventi urgenti che comportano ripascimenti in vista della prossima stagione». Lo scopo dell'incontro era quello di stabilire su quali tratti della costa (da Carrara a Capalbio, passando dall'Isola d'Elba) occorresse intervenire urgentemente. Per i balneari del nostro territorio l'obiettivo è stato far rientrare Massa nell'elenco delle priorità, soprattutto alla luce dei danni causati dalle ultime mareggiate. La prossima tappa sarà dunque capire quante risorse potranno essere dedicate per la tutela urgente del nostro arenile. «Ho fatto una panoramica dell'intera costa Toscana insieme ai colleghi - precisa Stefano Gazzoli, presidente regionale di Fiba Confesercenti - ma è indubbio che la zona che presenta la situazione più critica è Massa». Tanti gli argomenti affrontati, legati all'erosione, tra cui il cantiere fermo a Poveromo per indagini ancora in corso, i progetti mai terminati o lasciati incompleti come quello del tratto Frigido-Lavello o Ronchi-Poveromo, la questione dell'ampliamento del porto di Marina di Carrara e lo spostamento delle sabbie relativamente a quelle del Magra. «Ho percepito attenzione da parte dei nostri interlocutori - continua Gazzoli - e ringrazio il presidente Giani e l'assessore Monni che, dal sopralluogo fatto, ha davvero compreso le criticità del nostro arenile. Ho anche proposto di lavorare annualmente prima di ogni stagione, con sopralluoghi su tutta la costa toscana, individuando risorse, percorsi legislativi e procedure. In questo modo si possono dedicare energie per mettere in equilibrio il territorio e quindi poi procedere con lavori strutturali senza vanificare gli sforzi fatti. Invito i colleghi balneari e il comune di Massa a farci trovare pronti appena saranno stabilite le risorse». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



500 in battaglia

«Dateci i documenti sul piano portuale»

Sul tema della difesa dell'arenile intervengono i paladini Apuoversiliesi e l'associazione politico culturale Trentuno Settembre, circolo Arci. I paladini, in prima linea nella lotta all'erosione, puntano l'indice contro l'ampliamento del porto di Marina di Carrara. Intendono «prendere visione del piano regolatore portuale» e presentare «istanza di accesso agli atti per esaminare tutta la documentazione relativa al procedimento amministrativo per la sua approvazione». Spiegano che il Dpss, documento di pianificazione strategica, individua e distingue le aree portuali da quelle di interazione porto-città, per questo non sarebbe assoggettato ad intesa con i Comuni. «Solo dopo che avremo considerato la documentazione tecnica e gli studi sull'erosione, ci faremo promotori di un incontro allargato con l'Autorità Portuale, Confindustria, Confartigianato, la Regione, le categorie economiche, i sindaci, gli amministratori, le Autorità, i politici, i cittadini residenti e non residenti dell'Apuoversilia». L'associazione Trentuno Settembre in un comunicato chiede all'amministrazione comunale che ad un percorso partecipativo per la progettazione del Piano dell'Arenile prenda parte anche l'associazione «In 500 in battaglia» che si è costituita a difesa e tutela delle nostre spiagge.



Il porto? Eppure si muove. Ma anche no L' unico piano è ancora fermo a 40 anni fa

Le risorse del Recovery fund, se arriveranno, consentiranno di avviare i lavori del water front che si progetta, e si modifica, dal Duemila Per le modifiche dell' accesso allo scalo dal mare c' è solo il Documento di pianificazione strategica ma non lo strumento urbanistico

di Claudio Laudanna MASSA CARRARA Carrara contro Massa, porto contro litorale, sabbia contro cemento, stabilimenti balneari contro industrie, camerieri contro operai. E' un' abitudine vecchia come il mondo ricondurre questioni complicate a semplici dicotomie, a scontri senza esclusione di colpi in cui una scelta deve per forza escludere l' altra. A questo tipo di ragionamento si vorrebbe portare anche la discussione in corso sul futuro dello scalo di Marina di Carrara preferendo concentrarsi sul dito e ignorando completamente la luna alla quale sta puntando. Ambientalisti, imprenditori, lavoratori, tecnici e politici sull' argomento hanno ognuno le proprie idee, ma a legarle tutte quante piuttosto che scenari catastrofici (in un senso o nell' altro) c' è soprattutto l' incapacità di un territorio intero nel trovare soluzioni nuove a problemi vecchi. Da decenni ormai attorno al porto di Marina si sprecano fiumi d' inchiostro e si mandano al macero quintali di vesti stracciate pro e contro progetti grandi, piccoli e perfino giganteschi che puntualmente vengono annunciati,

osteggiati, cancellati, recuperati e poi finiscono nel nulla. La realtà attuale parla però di un' infrastruttura centrale per l' economia del territorio il cui piano regolatore è vecchio di 40 anni, di un settore importante come la nautica che non riesce neppure ad avere un travel lift per mettere in acqua le barche e di un' intera fetta di litorale che sta scomparendo tra le onde. Qualcosa, intanto, poco a poco si sta muovendo. Il 2021 dovrebbe essere l' anno buono per il via ai lavori della realizzazione del waterfront, si partirà con il lotto 4, vale a dire la passeggiata sulla diga foranea, e poi si spera di essere pronti poco dopo anche con i lotti 1 e 2 che riguardano la nuova accessibilità allo scalo e i cantieri sui viali a mare. Nel frattempo l' **autorità portuale** spera di avere altri 10 milioni aggiuntivi per questo mega progetto grazie al Recovery fund e i tecnici sono già impegnati a pensare il nuovo piano regolatore di sistema **portuale** che dovrà definire la strategia di sviluppo futuro dei porti di La Spezia e Marina di Carrara. Per quanto riguarda il waterfront è stato lo stesso presidente dell' **Autorità portuale** Mario Sommariva a spiegare a La Nazione pochi giorni fa come questo progetto «può rientrare fra i piani finanziabili con i fondi della pandemia». Il waterfront, che si è cominciato a progettare nel Duemila e si è finito cinque anni fa, è stato finanziato con 30 milioni e ne mancano 10,7. «Se il Governo accoglierà la nostra richiesta arriveranno fondi importanti» aveva detto Sommariva. Per quanto riguarda invece il futuro piano regolatore, per il momento, l' unico passo in avanti ufficiale è stato fatto la scorsa estate quando è stato approvato, per la prima volta in Italia, il Documento di pianificazione strategica di sistema sulla base del quale si dovrà sviluppare il nuovo assetto dello scalo. In questa fase l' aspetto che avrà il porto del futuro è ancora conservato nei computer dei progettisti, ma intanto sono stati fissati dei paletti a cominciare dal fatto che non ci sarà nessun allargamento verso Massa. «Non ci sarà nessun ampliamento del porto a sinistra della foce del Carrone. Ciò che è in programma è una riorganizzazione degli spazi, con la realizzazione di una nuova darsena commerciale di fronte al piazzale Città di Massa» spiega l' assessore ai Lavori pubblici di Carrara Andrea Raggi.



Il porto di Carrara è un' infrastruttura centrale per l' economia del territorio. Il piano regolatore è vecchio di 40 anni, di un settore importante come la nautica che non riesce neppure ad avere un travel lift per mettere in acqua le barche e di un' intera fetta di litorale che sta scomparendo tra le onde. Qualcosa, intanto, poco a poco si sta muovendo. Il 2021 dovrebbe essere l' anno buono per il via ai lavori della realizzazione del waterfront, si partirà con il lotto 4, vale a dire la passeggiata sulla diga foranea, e poi si spera di essere pronti poco dopo anche con i lotti 1 e 2 che riguardano la nuova accessibilità allo scalo e i cantieri sui viali a mare. Nel frattempo l' **autorità portuale** spera di avere altri 10 milioni aggiuntivi per questo mega progetto grazie al Recovery fund e i tecnici sono già impegnati a pensare il nuovo piano regolatore di sistema **portuale** che dovrà definire la strategia di sviluppo futuro dei porti di La Spezia e Marina di Carrara. Per quanto riguarda il waterfront è stato lo stesso presidente dell' **Autorità portuale** Mario Sommariva a spiegare a La Nazione pochi giorni fa come questo progetto «può rientrare fra i piani finanziabili con i fondi della pandemia». Il waterfront, che si è cominciato a progettare nel Duemila e si è finito cinque anni fa, è stato finanziato con 30 milioni e ne mancano 10,7. «Se il Governo accoglierà la nostra richiesta arriveranno fondi importanti» aveva detto Sommariva. Per quanto riguarda invece il futuro piano regolatore, per il momento, l' unico passo in avanti ufficiale è stato fatto la scorsa estate quando è stato approvato, per la prima volta in Italia, il Documento di pianificazione strategica di sistema sulla base del quale si dovrà sviluppare il nuovo assetto dello scalo. In questa fase l' aspetto che avrà il porto del futuro è ancora conservato nei computer dei progettisti, ma intanto sono stati fissati dei paletti a cominciare dal fatto che non ci sarà nessun allargamento verso Massa. «Non ci sarà nessun ampliamento del porto a sinistra della foce del Carrone. Ciò che è in programma è una riorganizzazione degli spazi, con la realizzazione di una nuova darsena commerciale di fronte al piazzale Città di Massa» spiega l' assessore ai Lavori pubblici di Carrara Andrea Raggi.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Fermate l' idrovora, il porto viene giù»

Il flop dell' opera che nel 1970 doveva portare sabbia a Marina di Massa: dopo 5 ore le pompe furono fermate perché crollava la scogliera

MARINA DI CARRARA «Fermate subito l' idrovora, il **porto** sta venendo giù»: finisce dopo appena cinque ore la vita del glorioso marchingegno arrivato dall' Olanda per risolvere, una volta per tutte, due grandi problemi che il nostro territorio si trascina da decenni, l' insabbiamento dello scalo marittimo di Marina di Carrara (quanti soldi spesi per i dragaggi!) e l' erosione della spiaggia del litorale massese. Il Genio civile di Roma nei primi anni del '70 ragionò così: togliamo la sabbia dove ce n' è troppa e la portiamo a Marina di Massa per il ripascimento. Semplice, avrebbe detto il dottor Watson. Peccato che anziché il protagonista delle avventure del celebre detective Sherlock Holmes entrò in scena Fantozzi. E il progetto fu un flop clamoroso con uno spreco massiccio di denaro pubblico. Prima si realizzò una tubatura in plastica, lungo la fascia costiera, dalla passeggiata del molo di ponente, dove fu costruito l' impianto dell' idrovora, su una sorta di piattaforma, fino a Marina di Massa. Ma quando le potenti pompe della società olandese si misero in moto, cominciando ad aspirare sabbia dal fondale del mare, la pressione fece esplodere le tubature in più punti del tragitto. Fermi tutti, il Genio Civile corse ai ripari e costruì una tubatura in acciaio. Inaugurazione in pompa magna ma la festa durò poco. «Quando l' idrovora si mise in moto - ricorda il geometra Alessandro Volpi che allora si occupò del cantiere senza coinvolgimento nella progettazione - la sabbia aspirata dal mare cominciò a viaggiare per Marina di Massa ma dopo cinque ore arrivò l' ordine di fermare tutto. Stava crollando la diga del **porto**, l' idrovora in pratica aveva scalgato la scogliera. Così il progetto venne abbandonato e l' idrovora servì solo per fare qualche tuffo fino al 1980 quando una nave in avaria la spezzò in due. Una violentissima libeccata fece naufragare il mercantile «Unai Umag». Una notte da incubo che sfociò in tragedia: mentre gli elicotteri della Marina e i vigili del fuoco erano impegnati nel salvataggio dell' equipaggio, alcuni marittimi mentre la nave si avvicinava alla scogliera, si gettarono in mare e tre di loro scomparirono. E per altri 33 anni l' idrovora si trasformò in un rudere di cemento fino alla sua completa demolizione nel 2003. Guido Baccicalupi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Riccardo Canesi, docente di geografia

«Sviluppo sì ma sostenibile»

Un lungo intervento sull' eterno braccio di ferro tra **porto** ed erosione arriva da Riccardo Canesi, docente di Geografia e già Capo Segreteria del Ministro dell' Ambiente, che ironizza sulle decine di esperti, «alcuni dei quali per anni ai posti di comando politico-economico, certi problemi avrebbero dovuto già risolverli». «Il fatto che il nostro territorio sia da mezzo secolo, come diceva il compianto Giorgio Nebbia , un "laboratorio ambientale" e sia stato protagonista di un campionario di eventi negativi per l' ambiente - scrive - continua ad essere trascurato da chi quei fatti li ha vissuti, addirittura ha contribuito a determinarli o da chi amministra adesso, come il sindaco di Carrara che si dichiara favorevole ad un ampliamento del **Porto**». E chiede a de Pasquale che «fa riferimento a confortanti ricerche sul nuovo **porto** e l' erosione, perché non rende partecipe anche la cittadinanza di queste sue certezze? Ma non dopo aver deciso! Prima!». Sottolineando di non essere per la chiusura del **porto** ma per il suo mantenimento nelle dimensioni attuali, con il molo di ponente destinato alla nautica (come da programma di Governo dell' amministrazione grillina) e il molo di levante destinato al commerciale». «Cerchiamo di limitare almeno i danni di una struttura costruita nel posto sbagliato, su una costa bassa e sabbiosa, inadatta a infrastrutture pesanti. Per Canesi «manca il coraggio ed una visione di futuro, frutto non della passiva e - talvolta- opportunistica gestione dell' esistente ma di una conoscenza approfondita del territorio, delle sue dinamiche ambientali, sociali, economiche unitamente a quanto accade nel mondo». E conclude «se il nostro territorio, purtroppo, è un laboratorio ambientale, dobbiamo cominciare a sperimentare ma in positivo» riorganizzando un modello di sviluppo su basi sostenibili.



Erosione, i Paladini Apuo-Versiliesi chiedono lo stato di emergenza

Redazione

MASSA-CARRARA - «L'erosione c'è ed è diventata esondazione purtroppo - dice Orietta Colacicco, Presidente dei Paladini Apuo versiliesi.- Basta andare a Marina di Massa al Bagno Marchini, dove l'acqua è uscita in strada, o più a sud ai Ronchi ai Bagni Paradiso e Hermitage, dove la spiaggia è invasa da massi portati dal mare. Se un'altra mareggiata li portasse in strada, ne andrebbe dell'incolumità delle persone. I balneari chiedono lo stato d'emergenza, ma lo aveva già chiesto il sindaco Persiani, e oggi riunione in Regione. Se siamo già a questo punto con il porto così come è, che cosa potrebbe succedere con un ampliamento? Nel 2002 è stato potenziato, e l'erosione si è messa a galoppare». «Già si era fatta sentire dagli anni '30 - prosegue Colacicco - mentre ancora il porto era in fase di realizzazione. Il porto è innaturale, per questo avrebbe causato erosione addirittura nel 1802 diceva la relazione Lizzoli. E' la causa principale dell'erosione, un fenomeno naturale che può accelerare e molto a causa dell'intervento antropico, come appunto è il porto. Se poi aggiungiamo l'attuale cambiamento climatico, la bassa portata di sedimenti da parte del fiume Magra, come risulta dalla ricerca dell'Università di Pisa-Professor Giovanni Sarti, certamente il fenomeno non può che peggiorare. Il porto c'è, nessuno pensa, meno che mai noi, di demolirlo, anzi il nostro socio architetto Tiziano Lera aveva pensato per noi a una conversione turistica, che lasciasse spazio al commerciale, ma senza nessun ampliamento - spiega - Dopo tanti botte e risposta che abbiamo letto, non si capisce bene se si dica no al porto esistente, no a un suo ampliamento, di quali dimensioni sia tale ampliamento, se pari al 70% del porto attuale, come a noi risulta da un documento. La soluzione per mitigare il fenomeno erosivo viene dal ripascimento della spiaggia, facendo di questo una manutenzione ordinaria». Ma le domande che la presidente dei Paladini Apro versiliesi si fa è: quanti metri cubi sono necessari? Quanti milioni di euro? «Lo abbiamo già detto - afferma - si sa che intorno ai porto si forma sabbia, ma poter recuperare 20.000 metri cubi all'anno è solo una parte utile e prevista dall'idea del Professor Mauro Rosi, ma minima rispetto a quanto sarà necessario. Per Poveromo dopo tre anni dalla presentazione del progetto e non ancora concluso, si prevedono 100.000 metri cubi di spiaggia su 800 metri con una spesa di 2,3 Milioni di euro. Siamo parlando di 8 chilometri - sottolinea Colacicco - Ci vogliono milioni e milioni di metri cubi e decine di milioni di euro. La domanda è a che servirebbe un investimento di questo tipo se si ampliasse il porto? Sarebbero ancora una volta denari buttati perché è difficile pensare che l'erosione non aumenterebbe. Alcuni - prosegue - sostengono che il porto dopo l'ampliamento non sarebbe più impattante di ora, che tradotto significa che non produrrebbe maggior danno, con ammissione di un danno già presente. A noi piacciono i documenti, i progetti, le prove. Il 12 luglio 2018 l'**Autorità Portuale** pubblica un bando per il 'servizio di modellistica numerica per lo studio del clima meteomarinario, dell'idrodinamica, del trasporto dei sedimenti, e della morfodinamica nelle aree costiere dei porti di La Spezia e Marina di Carrara' Riguarda i porti stessi e gli specchi d'acqua limitrofi, vale 567.000 euro e ha una durata di quattro anni. Il modello si basa su una relazione tecnica sviluppata internamente dal Rup, e prevede fra i punti del Disciplinare di Gara lo 'studio modellistico di morfodinamica costiera a larga scala, volto a valutare gli effetti indotti dalle nuove opere esterne, per almeno cinque configurazioni alternative di Prp del porto di Marina di Carrara, in termini di assetto plano-



altimetrico, sulla costa adiacente e analisi dell' eventuale apporto di materiale solido all' imboccatura portuale'. «Dov' è questo modello? - si chiede la presidente - Il lavoro è finito in anticipo? Sono passati solo due anni e mezzo. Vorremmo comunque vederlo, perché trattandosi di un' autocertificazione, siamo pronti a chiedere a



Voce Apuana

Marina di Carrara

un esperto terzo, di chiara fama e competenza internazionale, di verificare il modello e i suoi presupposti. Come vorremmo prendere visione del piano regolatore **portuale** e stiamo presentando istanza di accesso agli atti per esaminare tutta la documentazione relativa al procedimento amministrativo per la sua approvazione». 'Il Dpss - si legge nel documento di Pianificazione strategica - individua e distingue le aree portuali da quelle di interazione porto-città, per questo non sarebbe assoggettato ad intesa con i Comuni. Con la sua approvazione questo è l' iter: Il piano regolatore con il relativo rapporto ambientale è adottato dal comitato di gestione, inviato poi per il parere di competenza al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro 90 giorni dal ricevimento dell' atto, viene poi, esaurita la precedente procedura, dalla Regione interessata entro 40 giorni decorrenti dalla conclusione della procedura Vas'. «Solo dopo che avremo considerato la documentazione tecnica e gli studi sull' erosione, ci faremo promotori di un incontro allargato con l' **Autorità Portuale**, Confindustria, Confartigianato, la Regione, le categorie economiche i sindaci, gli amministratori, le **Autorità**, i politici, i cittadini residenti e non residenti dell' Apuoversilia - conclude Colacicco - Ci vuole un dibattito pubblico. E' in gioco il futuro di tutta un' area, l' intero comprensorio apuoversiliense e ci piacerebbe confrontarci e lavorare tutti insieme».

Porti: audizione Guerrieri, designato alla presidenza AdSP Mar Tirreno Settentrionale (Livorno-Piombino)

(FERPRESS) - Roma, 28 GEN - Audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera di Luciano Guerrieri, nell' ambito dell' esame della proposta di nomina a presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Luciano Guerrieri è stato presidente e Commissario straordinario del porto di Piombino, presidente di Porto 2000 a Livorno, vicepresidente di **Assoporti** e Federlogistica, oltre che sindaco per due mandati della città di Piombino. Guerrieri si è presentato alla Commissione, facendo presente anche la complessità del compito che lo attende, come presidente di un' Autorità portuale inserita in una delle zone caratterizzate da una forte crisi industriale e dalla conseguente recessione economica. Il neopresidente dell' AdSP Mar Tirreno Settentrionale intende portare avanti i progetti di potenziamento delle capacità infrastrutturali dei porti toscani, in particolare la Darsena Europa per il porto di Livorno, che - dopo la nuova diga foranea di Genova - rappresenta uno dei più importanti investimenti (anche in termini finanziari) in ambito portuale. Rimangono poi da affrontare tutti i problemi di connettività dell' area per quanto riguarda le infrastrutture sia ferroviarie che stradali. Livorno e Piombino sono direttamente interessate sia allo sviluppo della linea ferroviaria Pontremolese (con finanziamenti ancora da trovare) che dell' autostrada Tirrenica, oltre alle varie opere di potenziamento che riguardano l' adeguamento delle sagome sia sulle direttrici ferroviarie verso Bologna e Firenze che altre opere viarie e stradali. Nelle intenzioni del nuovo presidente della AdSP, anche l' obiettivo di sviluppare la nautica da diporto e i cantieri, oltre che i collegamenti con i traghetti con le isole dell' arcipelago toscano.



Luci hi-tech e storia Il nuovo waterfront pronto in due anni

Entro giugno del 2023 i lavori dovranno essere completati per non perdere i fondi Fesr Da mercoledì gli interventi per l'illuminazione, tappe forzate per il percorso archeologico

IL RESTYLING ANCONA Da mercoledì prossimo in piazza del Senato e in via Pizzecolli si vedranno i cantieri con le insegne della Co-Gesi, l'impresa che per 1.373.276 euro s'è aggiudicata la tranche principale (quella sulla parte comunale) dell'appalto per la nuova illuminazione del fronte mare. Dopo un paio di mesi impegnati dalle attività preliminari - sopralluoghi, preventivi, fornitura dei corpi illuminanti - entreranno nel vivo i lavori della tranche del progetto Iti Waterfront 3.0 relativa alla nuova illuminazione, destinata a esaltare, con 730 nuovi punti luce hi-tech, un percorso scenografico da Porta Pia al porto antico. Risparmio energetico Una nuova luce, che per altro consentirà un risparmio energetico del 50% rispetto a quella tradizionale, cambierà l'immagine by night di strade e marciapiedi, piazze e scorci del porto, valorizzando anche 20 simboli laici e religiosi di Ancona, edifici storici o monumenti sul fronte mare e sui tre colli che guardano il mare, il Duomo sul colle Guasco, il Faro Vecchio sul colle dei Cappuccini e la Cittadella sul colle Astagno. Il capitolato d'appalto prevede che i lavori, consegnati dal Comune alla ditta a novembre, siano completati entro 262 giorni, mentre l'intervento per la nuova illuminazione nel'ambito di competenza dell'**Autorità portuale** (appaltato per 309mila euro alla Serveco) dev'essere concluso in 128 giorni. La nuova illuminazione del waterfront, che potrà essere configurata a geometria variabile dalla tastiera di un pc, dovrebbe entrare in funzione tra settembre e ottobre. Se si farà in tempo, e se la situazione dell'epidemia consentirà di organizzare manifestazioni pubbliche, l'idea era di accendere le luci in occasione di qualche kermesse in porto, tipo Notte bianca o Festa del Mare, appuntamenti che nell'era pre-Covid si tenevano a settembre. Ma sembra davvero prematuro per parlarne. Tempi più lunghi, ma lo stesso contingentati, per l'altro capitolo del Progetto Iti Waterfront 3.0, quello relativo al percorso archeologico, da Palazzo degli Anziani fino alla Casa del Capitano, che prevede il restyling e la valorizzazione del sacello medioevale lungo via Rupi Comunali, addossato al palazzo degli Anziani, di piazzale Dante Alighieri e del nuovo spazio aperto con la demolizione del Laboratorio dell'Istituto nautico, a ridosso della Casa del Capitano. Di recente la giunta Mancinelli ha approvato il progetto di fattibilità tecnico economica, destinando a quest'operazione 2.249.300 euro di fondi europei Fesr ottenuti dal bando Iti Waterfront 3.0, a cui se ne aggiungono altri 700mila dal bilancio comunale per il restauro della facciata di Palazzo degli Anziani, inizialmente non previsto. L'impiego di Fondi Fesr impone (altrimenti il finanziamento decade) di rispettare un cronoprogramma che per l'Iti Waterfront 3.0 prevede il rendiconto completo, dunque la fine dei lavori, entro giugno 2023, a parte il restyling della facciata di Palazzo degli Anziani che essendo finanziata a parte dal Comune ha più tempi più flessibili. Per questo le prossime tappe saranno abbastanza forzate: nel giro di un mese o due, appena approvato il bilancio, la giunta conta di affidare l'incarico per la progettazione definitiva del restyling del percorso archeologico, da completare entro 60-90 giorni. L'obiettivo è affidare i lavori prima della fine dell'anno e di avviarli concretamente all'inizio del 2022. Intanto, per evitare intoppi nelle fasi successive della progettazione, il Comune di Ancona ha condiviso l'impostazione del restyling (progettato dalla Direzione urbanistica, edilizia pubblica, porto e mobilità) con gli esperti della Soprintendenza, che l'hanno apprezzato.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La strategia Il percorso fa perno sul grattacielo medioevale del Palazzo degli Anziani. «Questo progetto è il secondo pilastro della strategia Iti-Waterfront spiega l' assessore Comunale al Piano Strategico Ida Simonella che ha l' obiettivo alto di ricucire il rapporto tra mare e città. Il primo pilastro usava come strumento la luce. Questo prova a ricucire il rapporto mettendo in relazione l' enorme patrimonio archeologico e culturale che trova la sua centralità nel Palazzo degli Anziani, disegna attraverso una pavimentazione pensata il collegamento tra Piazza Dante e il porto, laddove sono localizzate la Casa del Capitano e il porto traiano, valorizza i resti medioevali a ridosso del palazzo, di altissimo valore». Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dalla Sovrintendenza stop al progetto per il Marina yachting`

Secondo l'ente, che richiama la bocciatura del Piano paesistico della Regione, ignorate le necessarie autorizzazioni del Mibact

LA DOCCIA FREDDA Non c'è pace per il progetto del Marina Yachting, un'opera che porterebbe vantaggi economici, occupazionali e anche di immagine per Civitavecchia e il suo porto. Dopo anni di stop e rinvii, con un'indagine della magistratura e vari ricorsi, ora la doccia gelata arriva dal ministero dei Beni culturali per mezzo della Sovrintendenza archeologica. Con una nota inviata ieri a una serie di enti, tra cui il Comune che presiede la Conferenza dei servizi, la Regione e l'**Autorità portuale**, la Sovrintendenza di fatto chiede la sospensione dell'iter per «improcedibilità». Un atto arrivato come un filmine a ciel sereno a palazzo del Pincio, che ha già convocato per il prossimo 15 febbraio la prima seduta della Conferenza dei servizi che dovrà valutare il progetto definitivo del Marina presentato dalla società vincitrice della gara, la Roma Marina Yachting. Ma perché il Mibact parla di «improcedibilità»? Soprattutto perché oggi, dopo che in passato tutti gli enti coinvolti, tra cui la stessa Regione, avevano dato il via libera all'infrastruttura turistica che dovrà sorgere all'interno del porto storico? La risposta è semplice. La Sovrintendenza dopo aver, nella lunga nota, ricordato i vincoli archeologici e le aree di interesse storico interessate dal progetto, si richiama a una sentenza della Corte Costituzionale, la 240 del 2020, che annulla il Piano paesistico regionale, cioè quello utilizzato come strumento dalla Pisana per dare l'ok al progetto di realizzazione dell'approdo. «Il progetto ha considerato scrive invece la Sovrintendenza solo marginalmente l'aspetto storico-monumentale. E sebbene ricalchi quanto previsto nelle linee generali del Piano regolatore **portuale**, non tiene conto delle necessarie autorizzazioni del ministero dei Beni culturali». Il destino del Marina Yachting e i suoi tempi di realizzazione, dunque, sembrano essere legati a una sorta di conflitto tra due enti sovracomunali, ovvero Regione e Mibact. Bocche cucite sia al Pincio che all'**Autorità portuale** (ente che dovrà rilasciare le concessioni per la realizzazione dell'opera), mentre a quanto si apprende, da ieri mattina sarebbe iniziato un lavoro certosino da parte degli uffici tecnici per cercare un escamotage ai nuovi paletti imposti dalla Sovrintendenza. L'obiettivo comunque è di cercare di ottenere le autorizzazioni aggiuntive richieste nel più breve tempo possibile, proprio per non privare ancora per anni Civitavecchia del suo porto turistico per mega yacht, soprattutto in un periodo di crisi come quello attuale. Proprio per non perdere altro tempo prezioso, la prevista Conferenza dei servizi (comunque la prima di una serie di incontri) dovrebbe tenersi ugualmente il 15 febbraio. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La proposta del Porto green ottiene il pieno di consensi

LO SCALO DEL FUTURO Il progetto Zephyro, al quale ha partecipato l' **Autorità** di **sistema portuale**, mette tutti d' accordo. L' idea di trasformare lo scalo in un' area green grazie alla produzione e all' utilizzo dell' idrogeno (sia per il fabbisogno energetico del porto, ma anche per l' alimentazione di mezzi utilizzati per la movimentazione delle merci) piace sia alle associazioni di categoria che a sindacati e ambientalisti. «Cold ironing, investimenti nelle energie alternative e decarbonizzazione. Sono questi i tre pilastri fondamentali afferma il presidente della sede locale di Unindustria, Cristiano Dionisi - su cui puntare per aumentare la sostenibilità e guardare al futuro del porto e della città di Civitavecchia. Da sempre, come Unindustria, appoggiamo le iniziative che vanno verso la Green & Blue Economy, per questo esprimiamo il nostro pieno sostegno al progetto Zephyro, che l' Adsp, insieme ad altri partner d' eccellenza, presenta per la realizzazione di un green port moderno, efficiente e soprattutto sostenibile». Al progetto partecipano infatti quali player grandi aziende italiane come Enel e Fincantieri, ma anche armatori che da anni puntano molto sul porto di Civitavecchia e su politiche di contenimento dell' inquinamento come Grimaldi.

«Civitavecchia con questo progetto si candida a diventare un porto leader sulla salvaguardia dell' ambiente e un esempio da imitare sia a livello nazionale che europeo». Di questo è convinto anche il responsabile della Filt Cgil Alessandro Borgioni. «Conosco molto bene le peculiarità dell' idrogeno come combustibile afferma il sindacalista per questo non posso che ritenere molto interessante questo progetto. Che anzi dovrebbe essere ampliato e includere altre energie rinnovabili. Un porto alimentato a idrogeno è una cosa buona che andrebbe allargata a tutti gli scali. Di certo può fare da apripista per ragionare su un Polo energetico d' eccellenza a Civitavecchia». «Con Zephyro Civitavecchia entra in Europa», plaude anche il comitato Sole Salute, opportunità, lavoro, ecologia. «Non era semplice né scontato, questo è il primo passo - afferma - arrivare davanti alla Commissione Europea e presentare un progetto credibile e praticabile. Questo abbiamo fatto presentando la proposta Zephyro (Zero emission Civitavecchia port through a green hydrogen ecosystem) in un bando europeo. Zephyro dimostrerà che è possibile realizzare la defossilizzazione del porto attraverso l' uso di rinnovabili e l' impiego dell' idrogeno come accumulo energetico sia da riconvertire in elettricità, sia come combustibile per sistemi di movimentazioni merci. L' edificio dell' Authority sarà a zero emissioni, mezzi d' opera andranno con energia rinnovabile e idrogeno, le batterie dei traghetti Civitavecchia-Barcellona saranno connesse a un punto di ricarica alimentato a idrogeno verde. Le fonti rinnovabili conclude il Comitato Sole che ringrazia l' **Autorità portuale** per aver partecipato al bando - sono pronte e mature per essere impiegate». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lungomare, via al restauro della diga dell' anfiteatro. Barriera, ora si accelera

L' INTERVENTO Ruspe in azione da ieri mattina alla Marina per il rifacimento della barriera di protezione dell' Anfiteatro, seriamente danneggiato dalle continue mareggiate. L' operazione di riqualificazione della città messa in campo dall' amministrazione comunale in centro città prosegue anche alla Marina, dove l' Anfiteatro era andato parzialmente distrutto a seguito della forte mareggiata del 2018. Proprio in seguito a quell' evento atmosferico, il Pincio chiese un finanziamento alla Regione Lazio, erogato a fine 2020. I lavori, per un importo complessivo di 267 mila euro, saranno eseguiti dall' impresa Lo Monaco, che si è aggiudicata la gara e avranno una durata di 6 mesi. Anzi, per la precisione, come riporta il cartello sull' area di cantiere, 189 giorni. «Si tratta di opere molto complesse - spiega il vice sindaco Manuel Magliani al termine del sopralluogo di ieri mattina insieme al primo cittadino Ernesto Tedesco - che prevedono interventi plurimi, anche subacquei, per i quali è stata prevista una programmazione in due stralci. La prima fase (quella che ha preso il via ieri, ndr) prevediamo che possa essere ultimata entro il mese di giugno ed è coperta da un finanziamento erogato dalla Regione. Sarà potenziato il frangiflutti attraverso la posa di un primo stralcio di barriera protettiva, in maniera tale da evitare che in futuro si possano verificare crolli e cedimenti, come purtroppo già avvenuto. Tale opera è parte di un programma più ampio di questa amministrazione che punta fortemente sul recupero e la valorizzazione della Marina attraverso la realizzazione della barriera soffolta». Senza il riparo fornito dal frangiflutti davanti la passeggiata a mare di Civitavecchia, infatti, potrebbero risultare inutili anche interventi di riqualificazione come quello in corso. La forza del mare e l' erosione negli ultimi anni stanno distruggendo tutta la zona della Marina richiedendo sforzi economici per operazioni di pulizia e messa in sicurezza da parte del Comune. Per questo la realizzazione della barriera soffolta è diventata improcrastinabile e nelle ultime settimane si sono intensificati i colloqui tra i tecnici del Pincio e quelli dell' **Autorità portuale** che dovrebbe realizzare l' opera o comunque, come previsto dall' accordo sottoscritto negli anni scorsi tra i due enti, finanziarne la gran parte. Nei prossimi giorni il sindaco dovrebbe avere un incontro mirato col nuovo presidente di Molo Vespucci Pino Musolino per arrivare a un' intesa su tempi e modi di realizzazione della barriera di protezione. Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lavori al porto, problemi di sicurezza

GAETA Procedono a Gaeta, sul Lungomare Caboto, i lavori di adeguamento della viabilità mediante la rotatoria all' altezza del porto commerciale, tesi ad assicurare un nuovo modello di scorrimento del traffico del porto che si innesta sull' arteria di scorrimento Formia-Gaeta. La rotatoria, però, sta sollevando perplessità e preoccupazioni da parte degli operatori portuali. «Peccato che dopo aver spento i semafori - osserva il presidente degli Operatori Porto di Gaeta, Damiano Di Ciaccio - non si riesca a capire come uscire in sicurezza dal porto, specialmente in direzione Roma e come entrare provenendo da Napoli. E' vero che il cantiere è ancora in essere, ma è pur vero che non c' è nessuna attenzione alla sicurezza, nessun lampeggiante ad indicare la strettoia del doppio senso, nessuna cartellonistica che indichi le direzioni da seguire e nessuna indicazione sulla realizzazione completa e finale. Ci auguriamo che quest' opera, da tutti ritenuta indispensabile, venga completata nel rispetto delle esigenze e soprattutto della sicurezza del notevole flusso di traffico. Specie nel periodo estivo l' arteria è al centro di un lungo e intenso flusso turistico che si aggiunge al già consistente traffico della dorsale tirrenica. Ci auguriamo che non sia stato ipotizzato di dotare la rotonda di diversi segnali di stop, speriamo solo provvisoriamente presenti nel disciplinare l' ingresso e l' uscita dal porto, che ne verrebbe fortemente penalizzato essendo costretti i veicoli a cedere la precedenza all' intenso traffico della Roma-Napoli ed ancor più senza alcuna norma di sicurezza». Viene ribadito che una corretta e sicura fluidità del traffico è condizione necessaria per il funzionamento dello scalo, dove sono operativi circa 95 mezzi. che più volte al giorno entrano ed escono dal porto, svolgendo un lavoro di smistamento di tutte le merci. «Già il lavoro è ostacolato dalla carenza di infrastrutture adeguate, di cui più volte abbiamo denunciato la necessità nell' adeguamento del collegamento autostradale di Cassino - aggiunge Di Ciaccio - Ora i trasportatori sono ulteriormente preoccupati di queste possibili difficoltà, che è auspicabile siano solo dettate da mancanza di informazione e che il completamento dell' opera risolva le criticità espresse. C' è una grande aspettativa per le potenzialità del porto, anche alla luce delle notevoli risorse investite dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale per la realizzazione delle nuove strutture che non vorremmo vedere soffocate da una progettualità carente della rotonda».

Sandro Gionti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Comitato Sole: «Con il progetto Zephyro Civitavecchia entra in Europa»

«Con Zephyro Civitavecchia entra in Europa». Ne è convinto il Comitato Sole che interviene all'indomani della nota inviata dall'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale che annuncia la partecipazione all'ambizioso progetto dedicato all'energia sostenibile e all'idrogeno verde come capofila. Questo per noi è il progetto pilota, fratellino più piccolo del più ambizioso Porto Bene Comune, che prevede la totale ambientalizzazione di tutto il porto commerciale con fonti rinnovabili (eolico e solare) e produzione di idrogeno verde. Praticamente abbiamo immaginato e reso realistica la visione di futuro del quale parliamo da tempo, con dati e conti alla mano. Il progetto Zephyro intende fare di Civitavecchia un esempio faro di porto verde realizzando su scala reale una serie di impianti dimostrativi da inserire nel bilancio energetico del porto». Per il Comitato Sole si tratta di un'opportunità importante perché dimostrerà che un porto defossilizzato è possibile. «Un intero ecosistema energetico - concludono dal Comitato - quale polo di ricerca e innovazione su scala reale dimostrativo nazionale e mediterraneo. Civitavecchia non ha bisogno di nuove centrali a gas. Le fonti rinnovabili sono pronte e mature per essere impiegate. Tutto a favore dell'ambiente e dell'occupazione, su un territorio che da troppo tempo sconta queste due drammatiche realtà».



Marone: il metrò di Siza? L' Autorità portuale lo ha sempre boicottato

Simona Brandolini

napoli «Vorrei premettere innanzitutto che l' **Autorità portuale** in questa città, tranne che nel periodo di Francesco Nerli, ha sempre brillato per una totale assenza di idea di sviluppo della città. Limitandosi a una gestione burocratica della sua funzione». Riccardo Marone che, della metropolitana dell' arte è stato il padre, non si stupisce, dunque, «del provvedimento di Spirito che amputa il progetto di Siza, è perfettamente coerente con l' assenza di qualsiasi idea di futuro». **Ma, secondo lei, è conservatorismo urbanistico? Qual è il motivo per bloccare un pezzo di un progetto in corso d' opera come quello di Siza che mette in collegamento piazza Municipio e il Molo Angioino?** «Quando Bassolino molto giustamente volle aprire il porto alla città abbattendo il muro, che forse qualcuno non ricorda più, vi furono resistenze enormi, ma ancora di più non si riuscì a pedonalizzare l' area **portuale** perché l' **autorità** voleva mantenere i parcheggi a raso, rovinando l' immagine di una delle più belle opere architettoniche del '900 quale è la Stazione Marittima». Il progetto di Siza è del 2007, ma l' uscita della metro nel porto è precedente. «Quando a metà degli Anni 90 feci il piano comunale dei trasporti, il professore Ferrari, presidente della commissione da me nominata, propose una variante al tracciato della metropolitana al fine di prevedere una stazione a piazza Municipio con un' uscita nel porto. L' idea mi sembrò straordinaria, significava e significa creare una interconnessione trasportistica, tra il ferro della città e i collegamenti marittimi, sia locali, sia delle crociere internazionali. E quindi non solo il piano fu approvato, fu approvata anche la variante e fu prevista una stazione davanti al Comune e nel porto. Quelle idee furono considerate talmente importanti che il presidente Prodi sovvenzionò il tutto con 700 miliardi di lire». **Passano gli anni, cominciano i lavori, stop and go, lungaggini. Perché?** «Perché i lavori sono sempre stati boicottati dall' **Autorità portuale** con l' idea che bisognava raggranellare soldi con gli orribili parcheggi a raso disseminati nel porto». **Come si fa a boicottare, come lei dice, dei progetti e dei lavori in corso?** «Se la burocrazia vuole si inventa mille strumenti. Se non si ha la percezione dell' importanza strategica dell' opera e si pensa all' incasso quotidiano dei parcheggi la risposta è semplice». **A danno del progetto?** «I dettagli economici non li conosco, sarebbe un taglio al massimo in diminuzione. Ma il problema non è l' eventuale danno economico, quanto il danno rilevante all' immagine del porto di Napoli. Oggi chi scende in città ha come immagine un megaparcheggio a raso, che non si vede più in qualsiasi altra capitale europea». L' archistar Siza parla di amputazione del suo progetto che faceva dialogare la stazione Municipio e la piazza con il mare. «Far dialogare la fontana del Nettuno posta davanti al Municipio con una fontana realizzata all' interno dello scalo sarebbe stata una straordinaria porta di ingresso per la città. In questa vicenda ancora una volta brilla per la sua assenza il Comune di Napoli che è il committente dell' opera e che quindi dovrebbe esprimere la sua opinione.



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Ovviamente Siza potrebbe anche ritenere che la parziale esecuzione dell' opera possa costituire un danno al suo progetto complessivo. Ma francamente non mi sembra tanto un problema di carattere legale, quanto di incultura e incapacità di capire quanto la qualità di un' opera sia rilevante per le attività economiche del porto di Napoli». **Anche se i costi della metro dell' arte sono stati molto più alti?** «Potevamo fare una normalissima metropolitana con normalissime stazioni che forse sarebbe costata un po' di meno. Ma nessuno avrebbe parlato di Napoli e delle stazioni dell' arte in tutto il mondo. Del resto è noto a tutti che i passeggeri delle crociere hanno percorsi limitati in città e visite estremamente parziali perché non possono perdere tempo nel traffico cittadino. Consentire ai crocieristi di prendere la metro e in pochi minuti arrivare al Museo archeologico e in navetta a Capodimonte sarebbe stata un' offerta straordinaria. Ma ripeto, preferiscono avere un parcheggio che renderà quattro soldi. Tra l' altro in contrasto totale con la politica urbanistica e trasportistica della città, contraria ai parcheggi a raso e a quelli di destinazione». Siza ha scritto alla Regione. «Un paradosso: il committente è il Comune. Se Siza è stato costretto a scrivere a De Luca è perché evidentemente il Comune di Napoli si è disinteressato alle sue proteste. Bene ha fatto De Luca a intervenire immediatamente, mi auguro lo faccia Annunziata appena sarà nominato».

L' emergenza Addio ai luoghi simbolo e l' Autorità portuale si sfilava dal recupero dell' Arco Borbonico

Crolli e incuria, un disastro

Cede anche la Colonna spezzata, dal Lungomare a San Martino voragini e degrado senza fine

Gennaro Di Biase

Se ne va un altro pezzo di lungomare. La bufera ha devastato il molo della Colonna Spezzata. La tempesta dell' ultimo weekend ha fatto a pezzi la scalinata e il muro alla base del monumento. I mattoni sono sparpagliati sul pavimento malmesso. Proprio come quelli dell' Arco Borbonico, crollato i primi giorni di gennaio. Il 28 dicembre il mare aveva già devastato la balaustra nella curva di via Partenope, il Molosiglio e il belvedere di Castel dell' Ovo. Transenne anche a San Martino dove il muro degli ex corallari di Sant' Elmo e il belvedere continuano a essere a rischio crollo. Napoli, insomma, si sta sbriciolando tra incuria, abbandono e degrado. A pag. 22.



Anche la Colonna Spezzata cede a incuria e maltempo Napoli sta cadendo a pezzi

'Devastato il molo in piazza Vittoria dal lungomare a San Martino flop lavori 'Arco Borbonico, l' Autorità portuale si sfilata «Le opere di ripristino non spettano a noi»

L' EMERGENZA Gennaro Di Biase Se ne va un altro pezzo di lungomare e di storia della città. La bufera ha devastato il molo della Colonna Spezzata. La potente tempesta dell' ultimo weekend ha fatto a pezzi la scalinata e il muro alla base del monumento in memoria dei caduti del mare. I mattoni sono sparpagliati sul pavimento malmesso a due passi dall' acqua. Proprio come i mattoni dell' altro molo, quello dell' Arco Borbonico, crollato ai primi di gennaio, che galleggiano ancora senza pace tra le onde che li hanno abbattuto. Poche ore prima, il 28 dicembre, il mare aveva devastato la balaustra del lungomare nella curva di via Partenope (le cui condizioni peggiorano di giorno in giorno, con danni estesi anche ai marciapiedi), e in più aveva lacerato il Molosiglio e il belvedere di Castel dell' Ovo. Tolto il Castello, dove comunque le operazioni richiederanno tempi non brevi, i lavori di ripristino non sono partiti. Nastri arancioni, transenne e basta anche a San Martino, dove il muro di degli ex corallari di Sant' Elmo e il belvedere continuano a essere a rischio crollo. Napoli, insomma, indifesa, logorata dal clima impazzito e dall' assenza di manutenzione, in questo inizio 2021 dice addio alla memoria. La guarda sbriciolarsi, intrappolata nella burocrazia, nei passaggi di gestioni istituzionali e nella lentezza dei progetti. La lista della storia in frantumi è lunghissima, solo negli ultimi mesi. Una distruzione monumentale quasi senza precedenti e senza che nessuno sia intervenuto per il ripristino. COLONNA SPEZZATA Il molo è in frantumi, spezzato di nome e di fatto. Le facce sono tristemente rassegnate, all' incrocio tra via Partenope e piazza Vittoria. «Sta crollando tutto», sospirano i tanti passanti sul lungomare, mentre il traffico di via Partenope impazzisce a metà strada tra le tre devastazioni: quella del parapetto, il Molo Borbonico e Colonna Spezzata. La storia del punto più celebre di Napoli è in caduta libera, trattenuta - si fa per dire - da nastri arancioni (distrutti pure quelli) che in teoria dovrebbero impedire l' accesso allo storico angolo usato da bagnanti e pescatori. Il molo della Colonna Spezzata (monumento rinvenuto nel XVII secolo e conservato al Mann fino ai primi del '900), è completamente devastato. Mentre il Comune lavora al progetto di ripristino della balaustra crollata il 28 dicembre (che dovrà poi essere approvato dalla Sovrintendenza, probabilmente la settimana prossima), ecco un nuovo pesantissimo danno. LE COMPETENZE Le cose avanzano, insomma, ma peggiorano. Risale a tre giorni fa una nota inviata al Servizio Strade del Comune dalla Municipalità 1 sull' eventuale «erosione» della curva di via Partenope: «Giungono segnalazioni da parte di cittadini preoccupanti per la continua e progressiva erosione del marciapiede - si legge nel documento - e parapetto proprio nel punto di via Partenope già colpito dalla mareggiata nei giorni scorsi. Si chiede urgente verifica». Quanto all' Arco Borbonico, negli ultimi giorni l' Autorità Portuale si è defilata, con una nota a firma di Pietro Spirito, in cui specifica che il «bene non ricade sul Demanio Marittimo»: «Facendo seguito alla pregressa corrispondenza - si legge nella comunicazione inviata dalla stessa Autorità Portuale del mar Tirreno centrale a Comune, Prefettura e Sovrintendenza - si trasmette grafico planimetrico riportante stralcio planimetrico della dividente demaniale marittima sovrapposto a immagine Google Earth dal quale si evince che la porzione di bene cosiddetto Arco Borbonico non ricade sul Demanio Marittimo». «Alla luce anche della nota arrivata dall' Autorità Portuale - commenta il presidente della Municipalità 1 Francesco De Giovanni - ipotizzo che la competenza dell' Arco Borbonico spetti al demanio regionale. In ogni caso





Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

che i lavori non siano partiti in nessun luogo. C'è bisogno di intervenire rapidamente o i dissesti continueranno a moltiplicarsi». Di chiunque sia la competenza, l'Arco è ancora in frantumi. Tutti i progetti, di Comune, Regione o Autorità Portuale, ovviamente, restano sempre soggetti al parere della Sovrintendenza. **CRISI MONUMENTALE** Colonna Spezzata, muro del Lungomare in via Partenope, Castel dell'Ovo, la Galleria Vittoria, il Molo di San Vincenzo, l'Arco Borbonico, San Martino, il belvedere di via Console. La lista della storia in frantumi è sempre più lunga. I danni non arrivano solo dal mare e dal vento, ma anche dalle infiltrazioni interne. Sono gli ingredienti del grande inverno della storia partenopea, cui va aggiunto, appunto il grave crollo della Galleria Vittoria che ha messo in crisi la circolazione cittadina e revocato la liberazione del lungomare, simbolo dell'amministrazione de Magistris. La preoccupazione è enorme anche tra i comitati: «La crisi idrogeologica del tunnel si allarga anche al Molosiglio e attacca i monumenti - dice Antonio Pariante del Comitato Portosalvo - Dopo la Galleria Vittoria adesso l'acqua sorgiva, che sta compromettendo la statica della Galleria, risale anche sulle pareti dell'area monumentale del Molosiglio. Sono evidenti le trasudazioni sotto Palazzo Reale, sul Bastione Vicereale e addirittura sul Maschio Angioino - Chissà che non c'entrino i lavori della metropolitana, ma è solo un'ipotesi. In ogni caso, l'esperienza dell'Arco Mirelli non va dimenticata». **SAN MARTINO** Un pollaio e costruzioni «abusive» da demolire nell'area verde di Castel Sant'Elmo: ecco il nuovo capitolo dell'odissea di San Martino, il gioiello simbolo della collina vomerese immerso in un degrado progressivo e lancinante. Ieri c'era sul posto una squadra di Abc, ma «non per un intervento», spiegano gli operai, poi continuano a discutere di piani organizzativi del lavoro. Qui qualcosa si muove nel piazzale, ma solo sulla carta, come dimostra il via vai di note firmate dalla Sovrintendenza, dalla Direzione regionale dei Musei e dalla Municipalità 5. I rischi, però, restano gli stessi: il primo, quello della balastra pericolante del belvedere e del muro di contenimento della Pedamentina (transennati), è di competenza del Comune (che ha ordinato un report nei giorni scorsi). Il secondo, relativo al castello e ai barbacani che da troppi anni sorreggono gli ex locali dei corallari, è di competenza del Demanio regionale. Un passo più concreto arriva invece per il ripristino dell'area verde di Sant'Elmo (7mila metri quadrati), dove c'è stato un sopralluogo di Europa Verde e dell'assessore di Palazzo Santa Lucia Antonio Marchiello. «Lo stanziamento di un milione della Regione è una nostra vittoria - commenta il consigliere Francesco Borrelli - Restiamo stupiti che nei decenni scorsi sia stato possibile realizzare opere abusive proprio sotto al Castel Sant'Elmo e quindi sotto al naso della Sovrintendenza». Nella costruzione affacciata sul Castello c'è di tutto: materiali edili, infissi, sacchi e secchi, taniche e mobilie variopinte. «Abbiamo fatto tante battaglie e raccolto più di mille firme per il recupero di quest'area - aggiunge il consigliere municipale Rino Nasti - Il Parco del Castello verrà realizzato con strutture architettoniche che favoriranno l'ecologia, a breve partirà il bando di gara e tra qualche mese potranno iniziare i lavori». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Commissione Trasporti

Porto, ok della Camera per la nomina di Annunziata

La commissione Trasporti della Camera ha dato il proprio assenso alla nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' **Autorità Portuale** del Mar Tirreno centrale, che comprende il porto di Napoli, il porto di Salerno e il porto di Castellammare di Stabia. Ad annunciarlo è il consigliere regionale di Europa Verde Francesco Borrelli, che lancia anche una serie di accuse all'attuale presidente Pietro Spirito: « Finalmente, arriva il cambio di vertice che occorreva e che noi richiedevamo da tempo - dice Borrelli - Dopo la gestione disastrosa e fallimentare di Spirito, ricordiamo ad esempio la situazione del Molo Beverello, i cui lavori sono fermi, il crollo dell' Arco Borbonico, l' abbandono del pontile Saint- Tropez e l' elettrificazione delle banchine del porto di Napoli mai realizzata; Annunziata può essere l' uomo giusto per risollevarle le sorti del sistema **portuale** ». « A lui - conclude Borrelli chiediamo di cominciare a mettersi subito a lavoro, partendo proprio all' elettrificazione delle banchine del porto e dai lavori al Beverello ». © RIPRODUZIONE RISERVATA



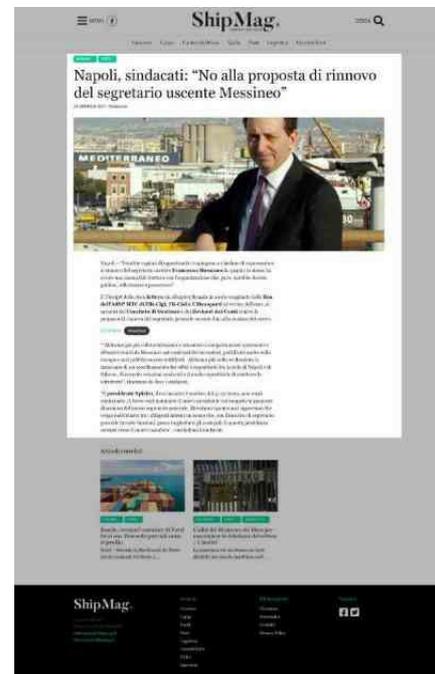
Porti in Campania: Borrelli, Annunziata e' scelta giusta

"Annunziata puo' essere l' uomo giusto per risollevare le sorti del sistema portuale. A a lui chiediamo di cominciare a mettersi subito a lavoro, partendo proprio all' elettrificazione delle banchine del porto e dai lavori al molo Beverello". Lo ha detto, in una nota, il Consigliere Regionale della Campania (Europa Verde) Francesco Emilio Borrelli commentando, con soddisfazione, l' assenso della commissione Trasporti della Camera alla nomina di Andrea Annunziata a Presidente dell' Autorita' Portuale del Mar Tirreno centrale, che comprende il Porto di Napoli, il Porto di Salerno e il Porto di Castellammare di Stabia. "Finalmente, arriva il cambio di vertice che occorreva e che noi richiedevamo da tempo", ha aggiunto Borrelli che, sempre nella nota, critica duramente la gestione del presidente uscente, **Pietro Spirito**.



Napoli, sindacati: No alla proposta di rinnovo del segretario uscente Messineo

Napoli Fondare ragioni di opportunità ci spingono a chiedere di soprassedere al rinnovo del segretario uscente Francesco Messineo in quanto lo stesso ha creato una insanabile frattura con l'organizzazione che, pure, avrebbe dovuto guidare, efficientare e preservare. E' l'incipit della dura lettera (in allegato) firmata in modo congiunto dalle Rsa dell'AdSP MTC di Filt-Cigl, Fit-Cisl e Uiltrasporti al vertice dell'ente, ai membri del Comitato di Gestione e dei Revisori dei Conti contro la proposta di rinnovo del segretario generale uscente fino alla nomina del nuovo. Abbiamo già più volte evidenziato e censurato i comportamenti sprezzanti e offensivi tenuti da Messineo nei confronti dei lavoratori, pubblicati anche sulla stampa e mai pubblicamente rettificati. Abbiamo più volte evidenziato la mancanza di un coordinamento fra uffici e soprattutto fra la sede di Napoli e di Salerno, di corrette relazioni sindacali e il modo superficiale di condurre le istruttorie, rincarano la dose i sindacati. Il presidente Spirito, il cui incarico è scaduto dal 5/12/2020, non verrà confermato. A breve sarà nominato il nuovo presidente cui compete la proposta di nomina del nuovo segretario generale. Riteniamo quanto mai opportuno che venga individuato tra i dirigenti interni un nome che, con l'incarico di segretario generale facente funzioni, possa traghettare gli scampoli di questa presidenza uscente verso il nuovo mandato, concludono i sindacati.



Napoli Today

Napoli

Stazione Municipio, l' Autorità portuale cambia il progetto dell' archistar. E De Luca chiede le carte

L' architetto portoghese Alvaro Siza ha scritto al governatore per il recente stop a passerella e fontana che avrebbero condotto dalla piazza al Molo Beverello: "Scelte incomprensibili"

È polemica per quanto sta succedendo in questi giorni al cantiere della Metropolitana di piazza Municipio. L' architetto Alvaro Siza ha scritto una lettera al governatore della Campania Vincenzo De Luca perché il suo progetto per la piazza non venga stravolto, questo dopo una decisione inaspettata dell' **Autorità portuale** che comporterebbe, alla stato delle cose, una variante. E De Luca si è detto pronto ad intervenire chiedendo tutti i documenti del caso. Era il 2007 quando l' archistar portoghese ottenne il via libera per un progetto che idealmente collegava Sant' Elmo al mare attraverso uno spazio che, al suo centro, aveva la stazione ferroviaria "approdo" al porto. Eppure l' **Autorità portuale**, per "questioni di sicurezza" e viabilità, ha negato il permesso ai lavori che avrebbero portato la stazione della Linea 1, attraverso una rampa, al Molo Beverello, fino ad una fontana che si sarebbe specchiata nella fontana del Nettuno sistemata - proprio per questo - ai piedi di Palazzo San Giacomo. Lo stop risale allo scorso maggio. Siza prima si era rivolto al Comune di Napoli, adesso direttamente alla Regione a fronte di scelte che definisce "incomprensibili". Anche perché arrivate adesso, a smentire un lavoro va avanti da 16 anni .



Shipping Italy

Napoli

Spirito: Le port authority diventeranno Spa. E poi diremo che è stata una grande riforma

Pietro Spirito, il presidente uscente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale che governa gli scali di Napoli, sembra non avere dubbi sul fatto che prima o dopo le port authority italiane diventeranno società per azioni (a controllo pubblico). Intervenedo al webinar di presentazione del saggio di Andrea Appetecchia intitolato Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l'Italia, Spirito ha ricordato che la riforma portuale del 1994 è nata in seguito a una procedura d'infrazione dell'Europa per porre fine al monopolio del lavoro portuale in banchina. Non abbiamo scelto ma siamo stati costretti ad avere quella riforma portuale. A proposito della scelta della ministra Paola De Micheli di procedere con il ricorso alla Corte di Giustizia Europea per contrastare la procedura della Commissione Europea che vorrebbe sottoporre a tassazione l'attività d'impresa delle Autorità di sistema portuale l'ha definita una palla buttata in tribuna. Un catenaccio. Cerchiamo di difendere l'indifendibile. Poi Spirito ha aggiunto: Come si fa a dire che i canoni demaniali non sono contrattazione commerciale? C'è un tale orientamento giurisprudenziale della corte di Giustizia Europea in materia E' tutto già scritto; prenderemo la solita musata in faccia. Siamo europeisti a parole ma nei fatti non lo siamo affatto. Noi dell'Europa pendiamo le worst practice invece che le best practice. Impossibile per Spirito a questo punto del ragionamento non arrivare a commentare il modello Spa pubblica per i porti: Personalmente ho seguito da vicino la storia della liberalizzazione del trasporto ferroviario dal 1991 fino al quarto pacchetto. La trasformazione di Ferrovie dello stato in una Spa è stata un successo e così finirà anche per i porti. Spero che le port authority italiane non vogliano prender il peggio degli enti pubblici e delle imprese commerciali. Infine la chiosa: Nelle Ferrovie ad alcuni colleghi che si opponevano alla trasformazione in Spa dicevamo: I dinosauri muiono, chi non vuole essere dinosauro deve cavalcare o adattarsi al cambiamento'. Come nel 1994 saremo costretti da un pronunciamento dell'Europa a trasformare le port authority in Spa a controllo pubblico per poi dieci anni dopo dire: è stata una grande riforma.



L' economia del mare

Il porto contiene i danni della crisi traffici in calo meno che altrove

Diletta Turco

Il «podio» ottenuto con i dati relativi al primo semestre del 2020 non c' è più, ma comunque il **porto di Salerno** continua a parare i colpi della crisi pandemica da Covid 19. A dimostrarlo è il secondo aggiornamento del report di Fedespedi (la federazione nazionale delle imprese di Spedizione internazionale) aggiornato, questa volta, al terzo trimestre dell' anno. A pag. 24.



Il porto contiene i danni della crisi giù i traffici ma meno degli altri scali

L' ECONOMIA DEL MARE Diletta Turco Il «podio» ottenuto con i dati relativi al primo semestre del 2020 non c'è più, ma comunque il porto di Salerno continua a parare i colpi della crisi pandemica da Covid 19. A dimostrarlo è il secondo aggiornamento del report di Fedespedit (la federazione nazionale delle imprese di Spedizione internazionale) aggiornato, questa volta, al terzo trimestre dell'anno. Alla fine di settembre, insomma, stando alle rilevazioni nazionali del centro studi Fedespedit, Salerno si è classificato al quarto posto sui 12 terminal port inseriti nello studio. Con un calo dei traffici commerciali legati, soprattutto, al settore dei container, dell' 8,8%. Decisamente meglio rispetto alla media nazionale, bloccata al -11%, ma comunque in netto peggioramento rispetto al precedente risultato del -3,9% (legato ai primi cinque mesi 2020) che aveva fruttato a Salerno la medaglia di bronzo come migliore performance nonostante il primo lockdown totale della scorsa primavera. IL CALO In pochi mesi, dunque (da maggio a settembre) i numeri di Salerno sono peggiorati, così come successo in realtà per quasi tutti i porti italiani, con l' unica eccezione di Savona. Per il resto, dal nord al sud del Paese, tutti i terminal port (e quindi i porti con una radicata vocazione commerciale) hanno avuto un segno meno davanti ai dati di traffico. Hanno fatto meglio di Salerno, i porti di Trieste, Napoli e Civitavecchia, con perdite contenute tra il -1% e il -6%. Nettamente peggiori, invece, i risultati di Bari, Ravenna, Genova e La Spezia. Quest' ultimo porto ha chiuso i primi nove mesi dell' anno con una flessione superiore al 20%, confermando il trend già negativo del primo report di Fedespedit. Nel primo report della federazione Salerno, infatti, era risultato il porto italiano con la terza migliore performance in periodo di lockdown. Dei porti commerciali messi sotto la lente di ingrandimento, Salerno aveva ottenuto il terzo migliore risultato, con un calo di traffici, nel periodo gennaio-maggio di quest' anno, del 3,9% rispetto ai primi cinque mesi del 2019. Pressoché simile il risultato del porto di Napoli, in cui il calo delle merci è stato del 3,3%. Unico porto praticamente immune dalle conseguenze economiche del virus era risultato quello di Trieste, in cui i traffici commerciali erano addirittura aumentati. Dopo la percentuale di Salerno, il resto delle infrastrutture portuali italiane aveva avuto crolli significativi: -6,8% di Ancona, -9,2% di Ravenna. Il resto era tutto a doppia cifra: -10,5% Genova, -16,9% Bari e -20,8% La Spezia. LO SCENARIO Che il 2020 sia stato, senza dubbio, uno degli anni peggiori per quanto riguarda l' economia in generale, e il mondo del commercio internazionale, è cosa nota. Ma i dati che vengono dai periodici bollettini dell' **autorità** di **sistema** del mar Tirreno Centrale e che riguardano il mese di novembre dimostrano una cosa: dopo il peggioramento del periodo estivo e centrale dell' anno, l' autunno ha portato un parziale miglioramento dei risultati dell' economia portuale commerciale. Pochi decimi di percentuale che, comunque, hanno consentito di chiudere il mese di novembre con un calo dell' 8,29%. Ma la cosa che deve far ben sperare per una ripresa complessiva delle attività del porto è che a novembre 2019, quando il Coronavirus praticamente non esisteva nemmeno, i risultati del traffico commerciale nel porto di Salerno erano del -9,19%. E cioè addirittura peggiori rispetto al rendimento post pandemico. Il Covid, in buona sostanza, non ha inciso in maniera significativa sulle performance del porto commerciale di Salerno, anche perché uno dei settori che traina l' export locale è proprio l' agroalimentare, che, ovviamente, non ha mai visto interruzioni. È l' altra anima dell' economia blu che preoccupa, ossia quella turistica. Con un settore, quello crocieristico, praticamente azzerato (anche se proprio in questi



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

giorni sono ripartite in Italia le prime crociere post pandemia), e un altro, quello del trasporto marittimo a medio e breve raggio che, mese dopo mese, sta rosicchiando passeggeri. Tra collegamenti con le isole e traghetti locali, infatti, il porto di Salerno è riuscito comunque a registrare fino al mese di novembre 365mila passeggeri, con un calo che sfiora il 60% dei livelli del 2019, ma comunque in ripresa rispetto al primo semestre, quando il crollo delle presenze superava l' 84%. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ULTIMI DATI STATISTICHE POSITIVE NONOSTANTE L' ANNO NERO DELLA PANDEMIA:
SODDISFATTO PATRONI GRIFFI

Porto, «tiene» il traffico merci aumentano tir e semirimorchi

Non solo nell' anno più nero (per via della pandemia) il sistema ha retto bene, ma il porto di Brindisi conosce anche un aumento, rispetto al 2019, del traffico dei rotabili (Tir e semirimorchi). Nel traffico merci, tra l' altro, la flessione è più contenuta rispetto alla media nazionale. È quanto fotografa l' analisi dei dati statistici, relativi all' anno da poco concluso, evidenziando che il sistema portuale dell' Adriatico meridionale ha retto egregiamente, nonostante la pandemia che ha sconvolto il pianeta. Il settore merci, in una situazione di generalizzata flessione delle attività economiche determinata dalla emergenza Covid, ha tenuto molto bene; mentre i divieti e le limitazioni agli spostamenti delle persone hanno penalizzato significativamente le attività turistiche e azzerato quelle crocieristiche. Dati particolarmente positivi si registrano nel porto di Brindisi dove, nel corso del 2020, sono state movimentate complessivamente oltre 6,7 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 10 % rispetto all' anno precedente, flessione più contenuta rispetto ad una media nazionale (ancora non definitivamente calcolata) che sarà, comunque, compresa tra il 20% e il 15%. La flessione è addebitabile, in particolare, alla progressiva e nota riduzione domanda delle rinfuse solide (2.388 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un -20% rispetto all' anno precedente) e più precisamente del carbone, per effetto del ridimensionamento delle attività produttive nel distretto industriale retrostante il porto. Stabile, invece, la movimentazione dei prodotti liquidi pari a 2,144 milioni di tonnellate. Il dato significativamente positivo riguarda il traffico dei rotabili (Tir e semirimorchi), con una movimentazione di 117.627 unità. In questo settore si registra, addirittura, un aumento del 1,7 % rispetto al 2019 che, comunque, già aveva dato ottimi risultati. Inoltre, che il numero dei veicoli pesanti imbarcati e sbarcati ha segnato un trend favorevole, se si considera che negli ultimi 5 mesi dell' anno scorso mediamente sono state movimentate mensilmente 2.000 unità in più rispetto all' analogo periodo del 2019, fatto che non soltanto ha consentito di compensare le perdite della prima parte dell' anno, ma che ha, anche, dato luogo a un risultato statistico migliore del 2019. Questo dato è ulteriormente comprovato dal fatto che, nonostante il tonnellaggio complessivo delle merci sia diminuito e il traffico crocieristico sia stato letteralmente azzerato dalla pandemia, è, comunque, aumentato il numero degli approdi: 1.839 navi rispetto alle 1.813 dell' anno precedente. L' incremento è dovuto alla maggior rilevanza della navigazione di linea esercitata dalle navi destinate alle autostrade del mare. «Le nostre azioni di promozione e le strategie dei nostri programmi infrastrutturali stanno portando a risultati ben al di sopra delle aspettative», commenta il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. «Anche nel momento più buio della pandemia, con un mercato letteralmente paralizzato, il nostro sistema ha retto e siamo riusciti ad evitare il tracollo. Un particolare riconoscimento per il lavoro svolto, la professionalità e l' abnegazione va a tutta la comunità portuale, imprese e lavoratori, che, in sinergia con l' Ente, non ha lesinato sforzi e impegno. Lo scalo messapico ha grandi possibilità di sviluppare significativamente il traffico a corto raggio, delle autostrade del mare, nell' ambito delle geometrie logistiche infra -mediterranee», conclude il Presidente. Possibilità che verranno supportate considerevolmente dai progetti di infra strutturazione in cantiere e amplificate dalle ZES e dalla Zona Franca Doganale che daranno ulteriore impulso a investimenti imprenditoriali e import-export».



Nell' anno nero del Covid il porto di Brindisi ha retto

Passeggeri ridotti al lumicino e stagione crocieristica azzerata ma approdi in aumento Dato generale delle merci in calo ma meno che nel resto d' Italia. In crescita i rotabili

Nell' anno peggiore per l' economia globale, con la pandemia che ha messo in ginocchio quasi tutti i settori produttivi, il porto di Brindisi è comunque riuscito a resistere. A confermarlo sono i dati sui traffici elaborati dall' Autorità di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. Il settore merci, in una situazione di generalizzata flessione delle attività economiche determinata dalla emergenza Covid, ha tenuto molto bene; mentre i divieti e le limitazioni agli spostamenti delle persone - si legge in una nota dell' ente **portuale** - hanno penalizzato significativamente le attività turistiche e azzerato quelle crocieristiche. Per le merci, come detto, i dati sono particolarmente positivi: nel corso del 2020, infatti, sono state movimentate complessivamente oltre 6,7 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 10% rispetto all' anno precedente, flessione più contenuta rispetto ad una media nazionale (ancora non definitivamente calcolata) che sarà, comunque, compresa tra il 20% e il 15%. Il calo, nel caso di Brindisi, è addebitabile, in particolare, alla progressiva e nota riduzione domanda delle rinfuse solide (2.388 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un -20% rispetto all' anno precedente) e più precisamente del carbone, per effetto del ridimensionamento delle attività produttive nel distretto industriale retrostante il porto. Un riferimento al drastico calo di produzione della centrale Enel Federico II di Cerano. Stabile, invece, la movimentazione dei prodotti liquidi pari a 2,144 milioni di tonnellate. Il dato significativamente positivo riguarda il traffico dei rotabili (Tir e semirimorchi), con una movimentazione di 117.627 unità. In questo settore - annuncia l' Authority - si registra, addirittura, un aumento del 1,7% rispetto al 2019 che, comunque, già aveva dato ottimi risultati. Con ancora maggiore soddisfazione si constata, inoltre, che il numero dei veicoli pesanti imbarcati e sbarcati ha segnato un trend favorevole, se si considera che negli ultimi 5 mesi dell' anno scorso mediamente sono state movimentate mensilmente 2.000 unità in più rispetto all' analogo periodo del 2019, fatto che non soltanto ha consentito di compensare le perdite della prima parte dell' anno, ma che ha, anche, dato luogo a un risultato statistico migliore del 2019. Un dato ulteriormente comprovato dal fatto che, nonostante la quantità complessiva delle merci sia diminuita e il traffico crocieristico sia stato letteralmente azzerato dalla pandemia, è, comunque, aumentato il numero degli approdi: 1.839 navi rispetto alle 1.813 dell' anno precedente. «Le nostre azioni di promozione e le strategie dei nostri programmi infrastrutturali - commenta il presidente dell' ente Ugo Patroni Griffi - stanno portando a risultati ben al di sopra delle aspettative. Anche nel momento più buio della pandemia, con un mercato letteralmente paralizzato, il nostro **sistema** ha retto e siamo riusciti ad evitare il tracollo. Un particolare riconoscimento per il lavoro svolto, la professionalità e l' abnegazione va a tutta la comunità **portuale**, imprese e lavoratori, che, in sinergia con l' ente, non ha lesinato sforzi e impegno. Lo scalo messapico ha grandi possibilità di sviluppare significativamente il traffico a corto raggio, delle autostrade del mare, nell' ambito delle geometrie logistiche infra-mediterranee. Possibilità che verranno supportate considerevolmente dai progetti di infrastrutturazione in cantiere e amplificate dalle Zes e dalla Zona Franca Doganale che daranno ulteriore impulso a investimenti imprenditoriali e import-export».



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Porto Brindisi: traffico rotabili in aumento, calo contenuto delle merci

Il porto di Brindisi ha retto bene alla crisi globale causata dalla pandemia da Covid-19. E' quanto emerge dall' analisi dei dati statistici relativi al 2020 fornita dall' **Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale**. A Brindisi sono state movimentate complessivamente oltre 6,7 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 10 per cento rispetto all' anno precedente, flessione più contenuta rispetto ad una media nazionale (ancora non definitivamente calcolata) che sarà, comunque, compresa tra il 20% e il 15%. Tale flessione è addebitabile, in particolare, alla progressiva e nota riduzione domanda delle rinfuse solide (2.388 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un -20% rispetto all' anno precedente) e più precisamente del carbone, per effetto del ridimensionamento delle attività produttive nel distretto industriale retrostante il porto. Stabile, invece, la movimentazione dei prodotti liquidi pari a 2,144 milioni di tonnellate. Il dato significativamente positivo riguarda il traffico dei rotabili (Tir e semirimorchi), con una movimentazione di 117.627 unità. In questo settore si registra, addirittura, un aumento del 1,7 % rispetto al 2019 che, comunque, già aveva dato ottimi risultati. "Con ancora maggiore soddisfazione - si legge in una nota dell' Authority- si constata, inoltre, che il numero dei veicoli pesanti imbarcati e sbarcati ha segnato un trend favorevole, se si considera che negli ultimi 5 mesi dell' anno scorso mediamente sono state movimentate mensilmente 2.000 unità in più rispetto all' analogo periodo del 2019, fatto che non soltanto ha consentito di compensare le perdite della prima parte dell' anno, ma che ha, anche, dato luogo a un risultato statistico migliore del 2019". Questo dato è ulteriormente comprovato dal fatto che, nonostante il tonnellaggio complessivo delle merci sia diminuito e il traffico crocieristico sia stato letteralmente azzerato dalla pandemia, è, comunque, aumentato il numero degli approdi: 1.839 navi rispetto alle 1.813 dell' anno precedente. Tale incremento si deve alla maggior rilevanza della navigazione di linea esercitata dalle navi destinate alle autostrade del mare. "Le nostre azioni di promozione e le strategie dei nostri programmi infrastrutturali stanno portando a risultati ben al di sopra delle aspettative", -commenta il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi**. "Anche nel momento più buio della pandemia, con un mercato letteralmente paralizzato, il nostro sistema ha retto e siamo riusciti ad evitare il tracollo. Un particolare riconoscimento per il lavoro svolto, la professionalità e l' abnegazione va a tutta la comunità portuale, imprese e lavoratori, che, in sinergia con l' Ente, non ha lesinato sforzi e impegno. Lo scalo messapico ha grandi possibilità di sviluppare significativamente il traffico a corto raggio, delle autostrade del mare, nell' ambito delle geometrie logistiche infra-mediterranee- conclude il Presidente. Possibilità che verranno supportate considerevolmente dai progetti di infrastrutturazione in cantiere e amplificate dalle ZES e dalla Zona Franca Doganale che daranno ulteriore impulso a investimenti imprenditoriali e import-export". I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell' Adspmam sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico Gaia, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli Esposito.



Informazioni Marittime

Brindisi

Movimentazione, a Brindisi nel 2020 sono aumentati i rotabili

Flessione nelle merci complessive, ma più contenuta rispetto alla media nazionale

Nonostante la pandemia, il **sistema portuale** di Brindisi ha retto bene con una flessione contenuta nel traffico merci e addirittura un aumento dei rotabili. Nel corso del 2020, spiega l' Adsp del Mar **Adriatico Meridionale**, sono state movimentate complessivamente oltre 6,7 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 10% rispetto all' anno precedente, flessione più contenuta rispetto ad una media nazionale (ancora non definitivamente calcolata) che sarà, comunque, compresa tra il 20% e il 15%. Tale flessione è addebitabile, in particolare, alla progressiva e nota riduzione domanda delle rinfuse solide (2.388 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un -20% rispetto all' anno precedente) e più precisamente del carbone, per effetto del ridimensionamento delle attività produttive nel distretto industriale retrostante il porto. Stabile, invece, la movimentazione dei prodotti liquidi pari a 2,144 milioni di tonnellate. Il dato significativamente positivo riguarda il traffico dei rotabili (TIR e semirimorchi), con una movimentazione di 117.627 unità. In questo settore si registra, addirittura, un aumento del 1,7% rispetto al 2019 che, comunque, già aveva dato ottimi risultati. Con ancora maggiore soddisfazione si constata, inoltre, che il numero dei veicoli pesanti imbarcati e sbarcati ha segnato un trend favorevole, se si considera che negli ultimi 5 mesi dell' anno scorso mediamente sono state movimentate mensilmente 2.000 unità in più rispetto all' analogo periodo del 2019, fatto che non soltanto ha consentito di compensare le perdite della prima parte dell' anno, ma che ha, anche, dato luogo a un risultato statistico migliore del 2019. Questo dato è ulteriormente comprovato dal fatto che, nonostante il tonnellaggio complessivo delle merci sia diminuito e il traffico crocieristico sia stato letteralmente azzerato dalla pandemia, è, comunque, aumentato il numero degli approdi: 1.839 navi rispetto alle 1.813 dell' anno precedente. Tale incremento si deve alla maggior rilevanza della navigazione di linea esercitata dalle navi destinate alle autostrade del **mare**. "Le nostre azioni di promozione e le strategie dei nostri programmi infrastrutturali stanno portando a risultati ben al di sopra delle aspettative", -commenta il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi**. "Anche nel momento più buio della pandemia, con un mercato letteralmente paralizzato, il nostro **sistema** ha retto e siamo riusciti ad evitare il tracollo. Un particolare riconoscimento per il lavoro svolto, la professionalità e l' abnegazione va a tutta la comunità **portuale**, imprese e lavoratori, che, in sinergia con l' Ente, non ha lesinato sforzi e impegno. Lo scalo messapico ha grandi possibilità di sviluppare significativamente il traffico a corto raggio, delle autostrade del **mare**, nell' ambito delle geometrie logistiche infra-mediterranee- conclude il presidente. Possibilità che verranno supportate considerevolmente dai progetti di infrastrutturazione in cantiere e amplificate dalle Zes e dalla Zona Franca Doganale che daranno ulteriore impulso a investimenti imprenditoriali e import-export". I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell' AdSP MAM sono raccolti ed elaborati dal **sistema** tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli Espo.



Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: nell'anno più nero il sistema ha retto bene. In aumento, rispetto al 2019, il traffico dei rotabili

Nel traffico merci, flessione contenuta rispetto alla media nazionale L'analisi dei dati statistici, relativi all'anno da poco

Il settore merci, in una situazione di generalizzata flessione delle attività economiche determinata dalla emergenza Covid, ha tenuto molto bene; mentre i divieti e le limitazioni agli spostamenti delle persone hanno penalizzato significativamente le attività turistiche e azzerato quelle crocieristiche. Dati particolarmente positivi si registrano nel porto di Brindisi dove, nel corso del 2020, sono state movimentate complessivamente oltre 6,7 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 10 % rispetto all'anno precedente, flessione più contenuta rispetto ad una media nazionale (ancora non definitivamente calcolata) che sarà, comunque, compresa tra il 20% e il 15%. Tale flessione è addebitabile, in particolare, alla progressiva e nota riduzione domanda delle rinfuse solide (2.388 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un -20% rispetto all'anno precedente) e più precisamente del carbone, per effetto del ridimensionamento delle attività produttive nel distretto industriale retrostante il porto. Con ancora maggiore soddisfazione si constata, inoltre, che il numero dei veicoli pesanti imbarcati e sbarcati ha segnato un trend favorevole, se si considera che negli ultimi 5 mesi dell'anno scorso mediamente sono state movimentate mensilmente 2.000 unità in più rispetto all'analogo periodo del 2019, fatto che non soltanto ha consentito di compensare le perdite della prima parte dell'anno, ma che ha, anche, dato luogo a un risultato statistico migliore del 2019. Questo dato è ulteriormente comprovato dal fatto che, nonostante il tonnellaggio complessivo delle merci sia diminuito e il traffico crocieristico sia stato letteralmente azzerato dalla pandemia, è, comunque, aumentato il numero degli approdi: 1.839 navi rispetto alle 1.813 dell'anno precedente. Tale incremento si deve alla maggior rilevanza della navigazione di linea esercitata dalle navi destinate alle autostrade del mare. 'Le nostre azioni di promozione e le strategie dei nostri programmi infrastrutturali stanno portando a risultati ben al di sopra delle aspettative', -commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. 'Anche nel momento più buio della pandemia, con un mercato letteralmente paralizzato, il nostro sistema ha retto e siamo riusciti ad evitare il tracollo. Un particolare riconoscimento per il lavoro svolto, la professionalità e l'abnegazione va a tutta la comunità portuale, imprese e lavoratori, che, in sinergia con l'Ente, non ha lesinato sforzi e impegno. Lo scalo messapico ha grandi possibilità di sviluppare significativamente il traffico a corto raggio, delle autostrade del mare, nell'ambito delle geometrie logistiche infra-mediterranee- conclude il Presidente. Possibilità che verranno supportate considerevolmente dai progetti di infrastrutturazione in cantiere e amplificate dalle ZES e dalla Zona Franca Doganale che daranno ulteriore impulso a investimenti imprenditoriali e import-export'. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.



Brindisi: nel 2020 cresce traffico rotabili

Redazione

BRINDISI In un anno nero come è stato il 2020, una buona notizia dà ottimismo non solo al porto interessato, ma al sistema nazionale tutto. I dati elaborati dall'Autorità di Sistema del mar Adriatico meridionale mostrano infatti una situazione che nonostante la pandemia ha retto. Se le attività turistiche hanno subito una forte crisi e quelle crocieristiche si sono praticamente azzerate, il dato positivo è quello relativo al traffico dei rotabili (ovvero tir e semirimorchi), con una movimentazione di 117.627 unità. In questo settore si registra, addirittura, un aumento del 1,7 % rispetto al 2019 che, comunque, già aveva dato ottimi risultati. Il numero dei veicoli pesanti imbarcati e sbarcati ha segnato un trend favorevole, se si considera che negli ultimi 5 mesi dell'anno scorso mediamente sono state movimentate mensilmente 2.000 unità in più rispetto all'analogo periodo del 2019, fatto che non soltanto ha consentito di compensare le perdite della prima parte dell'anno, ma che ha, anche, dato luogo a un risultato statistico migliore del 2019. Non solo: nonostante il tonnellaggio complessivo delle merci sia diminuito e, come detto, il traffico crocieristico sia stato letteralmente azzerato dalla pandemia, è, comunque, aumentato il numero degli approdi: 1.839 navi rispetto alle 1.813 dell'anno precedente. Tale incremento si deve alla maggior rilevanza della navigazione di linea esercitata dalle navi destinate alle autostrade del mare. Per Brindisi i dati parlano di oltre 6,7 milioni di tonnellate di merci movimentate, con una flessione del 10% rispetto al 2019, numero comunque più contenuto rispetto ad una media nazionale (ancora non definitivamente calcolata) che sarà, comunque, compresa tra il 20% e il 15%. Questo dato è da ricercare, in particolare, nella progressiva e nota riduzione domanda delle rinfuse solide (2.388 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un -20% rispetto all'anno precedente) e più precisamente del carbone, per effetto del ridimensionamento delle attività produttive nel distretto industriale retrostante il porto. Stabile, invece, la movimentazione dei prodotti liquidi pari a 2,144 milioni di tonnellate. Le nostre azioni di promozione e le strategie dei programmi infrastrutturali stanno portando a risultati ben al di sopra delle aspettative commenta il presidente dell'AdSp, Ugo Patroni Griffi. Anche nel momento più buio della pandemia, con un mercato letteralmente paralizzato, il nostro sistema ha retto e siamo riusciti ad evitare il tracollo. Un particolare riconoscimento per il lavoro svolto, la professionalità e l'abnegazione va a tutta la comunità portuale, imprese e lavoratori, che, in sinergia con l'ente, non ha lesinato sforzi e impegno. Lo scalo messapico ha grandi possibilità di sviluppare significativamente il traffico a corto raggio, delle autostrade del mare, nell'ambito delle geometrie logistiche infra-mediterranee.



Puglia Live

Brindisi

Porto di Brindisi: nell'anno più nero il sistema ha retto bene.

28/01/2021 Porto di Brindisi: nell'anno più nero il sistema ha retto bene. In aumento, rispetto al 2019, il traffico dei rotabili. Nel traffico merci, flessione contenuta rispetto alla media nazionale. L'analisi dei dati statistici, relativi all'anno da poco concluso, evidenzia che il sistema portuale dell'Adriatico meridionale ha retto egregiamente, nonostante la pandemia che ha sconvolto il pianeta. Il settore merci, in una situazione di generalizzata flessione delle attività economiche determinata dalla emergenza Covid, ha tenuto molto bene; mentre i divieti e le limitazioni agli spostamenti delle persone hanno penalizzato significativamente le attività turistiche e azzerato quelle crocieristiche. Dati particolarmente positivi si registrano nel porto di Brindisi dove, nel corso del 2020, sono state movimentate complessivamente oltre 6,7 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 10 % rispetto all'anno precedente, flessione più contenuta rispetto ad una media nazionale (ancora non definitivamente calcolata) che sarà, comunque, compresa tra il 20% e il 15%. Tale flessione è addebitabile, in particolare, alla progressiva e nota riduzione domanda delle rinfuse solide (2.388 milioni di tonnellate movimentate, pari ad un -20% rispetto all'anno precedente) e più precisamente del carbone, per effetto del ridimensionamento delle attività produttive nel distretto industriale retrostante il porto. Stabile, invece, la movimentazione dei prodotti liquidi pari a 2,144 milioni di tonnellate. Il dato significativamente positivo riguarda il traffico dei rotabili (TIR e semirimorchi), con una movimentazione di 117.627 unità. In questo settore si registra, addirittura, un aumento del 1,7 % rispetto al 2019 che, comunque, già aveva dato ottimi risultati. Con ancora maggiore soddisfazione si constata, inoltre, che il numero dei veicoli pesanti imbarcati e sbarcati ha segnato un trend favorevole, se si considera che negli ultimi 5 mesi dell'anno scorso mediamente sono state movimentate mensilmente 2.000 unità in più rispetto all'analogo periodo del 2019, fatto che non soltanto ha consentito di compensare le perdite della prima parte dell'anno, ma che ha, anche, dato luogo a un risultato statistico migliore del 2019. Questo dato è ulteriormente comprovato dal fatto che, nonostante il tonnellaggio complessivo delle merci sia diminuito e il traffico crocieristico sia stato letteralmente azzerato dalla pandemia, è, comunque, aumentato il numero degli approdi: 1.839 navi rispetto alle 1.813 dell'anno precedente. Tale incremento si deve alla maggior rilevanza della navigazione di linea esercitata dalle navi destinate alle autostrade del mare. Le nostre azioni di promozione e le strategie dei nostri programmi infrastrutturali stanno portando a risultati ben al di sopra delle aspettative, -commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. Anche nel momento più buio della pandemia, con un mercato letteralmente paralizzato, il nostro sistema ha retto e siamo riusciti ad evitare il tracollo. Un particolare riconoscimento per il lavoro svolto, la professionalità e l'abnegazione va a tutta la comunità portuale, imprese e lavoratori, che, in sinergia con l'Ente, non ha lesinato sforzi e impegno. Lo scalo messapico ha grandi possibilità di sviluppare significativamente il traffico a corto raggio, delle autostrade del mare, nell'ambito delle geometrie logistiche infra-mediterranee- conclude il Presidente. Possibilità che verranno supportate considerevolmente dai progetti di infrastrutturazione in cantiere e amplificate dalle ZES e dalla Zona Franca Doganale che daranno ulteriore impulso a investimenti imprenditoriali e import-export. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSP MAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e





Puglia Live

Brindisi

immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

Progetto THEMIS, al via i webinar su "la dimensione turistica delle Zes"

Patroni Griffi: "Le ZES sono occasione di sviluppo e crescita per il territorio" "La dimensione turistica delle ZES. Opportunità e prospettive di sviluppo e di investimento": è questo il tema dei webinar gratuiti organizzati dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, nell' ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. I webinar - che riguarderanno i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - avranno come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Strutturati differenzialmente, a seconda del porto di riferimento - gli incontri intendono offrire un' occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l' istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Queste le date: 3 febbraio - Bari (dalle 10 alle 12), Brindisi (dalle 15 alle 17), 4 febbraio - Manfredonia (dalle 10 alle 12), 5 febbraio - Barletta (dalle 15 alle 17), Monopoli (dalle 10 alle 12). "Lo sviluppo della ZES - sottolinea Ugo **Patroni Griffi**, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** - ha ricadute dirette sull' economia dell' accoglienza e della ristorazione, sia per tutto il settore del business incoming e quindi del personale, dei dirigenti, coinvolti dagli insediamenti industriali, sia per quanto attiene, soprattutto, il settore della logistica. Quest' ultima, specialmente per quanto riguarda l'intermodalità, penso allo scambio che può essere **mare-mare**, **mare-gomma**, **gomma-mare**, **gomma-mare-terra** e via dicendo, ha bisogno di infrastrutture adeguate per tutto il personale coinvolto, pensiamo agli autisti dei tir. Non a caso le regioni più avanzate nel piano della mobilità e della logistica hanno previsto la trasformazione di infrastrutture non più utilizzate a fini industriali, come infrastrutture volte all' accoglienza e al soddisfacimento dei bisogni in termini di alloggio e di ristoro degli operatori della logistica. Si tratta di una ricaduta diretta che rappresenterebbe una occasione di sviluppo e crescita per l' intero territorio". "La disciplina delle ZES - spiega Francesco Scialpi, relatore dei webinar e consulente ZES per la Regione Puglia - riguarda vari settori e si inserisce nel complessivo sforzo operato dal nostro Paese di superare i ritardi e le inefficienze del **sistema portuale** e logistico italiano, di agevolare la crescita dei traffici, delle merci e delle persone nonché di promuovere l' intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l' accorpamento delle **Autorità portuali** esistenti, le cui funzioni, rispetto al passato, risultano, anche nella prospettiva di un più ampio recupero del rapporto porto-città, profondamente modificate. In questo senso, il settore turistico - da cui ci si aspetta un effetto rimbalzo, legato all' ampia diffusione dei vaccini - può rappresentare l' anello di congiunzione per il completamento della supply-chain, per la creazione di nuove catene di valore e per il consolidamento di un ambiente business-friendly in cui trovare opportunità di crescita e di investimento".



Manfredonia, la seconda vita del Porto Alti Fondali: traffici a doppia cifra e più investimenti dai privati

Manfredonia Il Porto Alti Fondali di Manfredonia è un port comprehensive nel sistema dell'Autorità dell'Adriatico Meridionale. Tecnicamente è un porto isola, al centro dell'Adriatico, collegato alla SS.89 e poi all'Autostrada A14 e A16 senza attraversare i centri abitati, dopo un lungo periodo di abbandono e sottoutilizzo vive una nuova stagione grazie agli investimenti delle imprese private locali su formazione, innovazione e mezzi. In pieno lockdown, il porto ha registrato un aumento del 30% del traffico, complice il raddoppio del Canale di Suez, l'apertura della Via della Seta e l'emergenza Covid-19, che ha imposto il distanziamento anche per le operazioni portuali, generando traffico nei cosiddetti scali minori. Le imprese locali consapevoli della natura di nodo nevralgico di una vasta area di interesse nazionale, ben prima che il Comitato interministeriale per gli Affari europei riconoscesse il ruolo del sistema logistico dell'area, hanno cominciato ad investire nel 2007 quando il porto è entrato nell'allora sistema dell'Autorità Portuale del Levante. Alterne vicende, giudiziarie ed amministrative oltre che politiche, hanno scandito la vita di un porto che sembrava destinato alla demolizione e che oggi, invece, attrae investimenti e traffico grazie all'intraprendenza e visione privata. Dal punto di vista funzionale è un porto multipurpose spiega Carlo Vaghi del gruppo Fit Consulting perché consente, da oltre vent'anni, la coesistenza di attività della Blue Economy che hanno, in un certo senso, anticipato quanto sta avvenendo oggi: la logistica del mare si fonde con acquacoltura, pesca, bio-blue tecnologie ed innovazione diventando modello di gestione sostenibile ed integrata con una carta dei servizi di respiro internazionale e l'adeguamento infrastrutturale, nel breve periodo, questo porto può registrare un crescita decisamente significativa. L'Authority, guidata da Ugo Patroni Griffi, ha di recente candidato un progetto di fattibilità tecnica per la rifunionalizzazione del Porto Alti Fondali nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) previsto dal Recovery Fund; la Saesif ha intenzione di investire nel Golfo e si rilanciano i nastri trasporti con la trasformazione della bentonite. I progetti sono interessanti ma l'effetto moltiplicatore ed i numeri del porto Alti Fondali, oggi, sono determinati soprattutto dal coraggio, tutto privato, di investire sulle persone e sul territorio per cogliere la Blue Growth con un gioco di squadra che genera lavoro diretto per oltre 150 persone senza considerare l'indotto e la pubblica amministrazione coinvolta. La Compagnia Portuale Cardinale Orsini presieduta da Lorenzo Gramazio, l'impresa portuale F.Muscatiello guidata da Salvatore Prencipe, l' Agenzia Galli e l'Agenzia De Girolamo, il Consorzio Gargano Pesca, la SIDAP stanno sviluppando il sistema-porto integrato nella Blue Economy puntando innanzitutto, sulla formazione e sicurezza- spiega Gramazio perché formando le giovani leve possiamo garantire continuità nella qualità dei servizi che offriamo ed attrarre investimenti, anche esteri, sulla scia dei grandi porti italiani e non solo investendo sui mezzi precisa Prencipe- valorizziamo i servizi ed il posizionamento geografico di vantaggio abbinato ad una logistica snella nel cuore del Mediterraneo che resta lo snodo centrale sia dei traffici regionali sia di quelli globali. Il trend positivo è destinato a crescere perché le imprese sono consapevoli del loro ruolo e dell'importanza di investire anche sull'innovazione, l'efficiamento energetico e digitale. Infatti, se cresce il porto, cresce il territorio chiarisce Mario De Girolamo. Il Porto Alti Fondali, eredità dell'Enichem, sospeso tra cielo e mare, riparato dal promontorio del Gargano, sbraccia per oltre 2,5 km in mezzo al mare, con fondali che vanno dai 6,5 ai 10,5 metri è difeso a levante da un muro sopraflutto a gomito lungo complessivamente circa 800 mt ed a ponente da un muro sottoflutto lungo circa 200 mt. Il sistema è composto da 5 banchine che consentono rispettivamente l'attracco ausiliario riservato alle navi cisterne con pescaggio massimo di 6,5 mt mentre



Ship Mag

Manfredonia

le banchine A1/A2/A3/A4, con fondali fino 10 mt, sono riservate esclusivamente alle navi che effettuano operazioni di carico e scarico delle merci secche e liquide non pericolose. Infine, la banchina A5 è dedicata alle navi che movimentano merci pericolose (liquide e gassose). Le banchine A3 e parte della banchina A4 sono dotate di sei gru di cui quattro semoventi da 25 tonnellate ciascuna, due gru reggiana e, da qualche giorno, anche di una nuova gru da 36 tonnellate su gomma per soddisfare le richieste dell'incremento del traffico in entrata sbraccia per oltre 2,5 km in mezzo all'omonimo Golfo ed è dotato di 5 banchine, dotate di sei gru di cui quattro semoventi da 25 tonnellate ciascuna, due gru reggiana e, da qualche giorno, anche di una nuova gru da 36 tonnellate su gomma per soddisfare le richieste dell'incremento del traffico in entrata ed uscita. E' necessario un coordinamento con le autorità preposte rilancia pragmatico De Girolamo per essere davvero competitivi e cogliere appieno e velocemente le opportunità: a cominciare da ZES e Zone Franche Doganali, ma anche attraendo grandi imprese globali che operano nella rotta Asia-Europa che hanno compreso l'importanza dell'Adriatico per la posizione logistica su cui investire, migliore addirittura del Pireo. Basta vedere l'alleanza Italia Germania e quanto accaduto a Trieste con la piattaforma logistica. Si aspetta a giorni, crisi di governo permettendo, la pubblicazione definitiva delle aree ZES da parte dell'Agenzia di Coesione Territoriale e l'avvio delle procedure per il riconoscimento della ZFD. Nelle more, il Porto Alti Fondali, compie 50 anni ed ha ispirato archistar come Renzo Piano per l'aeroporto di Osaka e Massimiliano Fuksas per il sistema dei piloni incrociati in cemento armato affondati per gestire le correnti del mare in modo sostenibile; ha salvato il Golfo e l'Adriatico Sud dal fenomeno dell'eutrofizzazione creando un gioco di correnti centrifugo che spinge i reflui verso il largo, seguendo il corso delle sorgive di acqua dolce della Foresta Umbra che si fondono col mare, rendendolo ossigenato e ricco di nutrienti che conferiscono, da sempre, alle produzioni ittiche la loro particolarità. Oggi, i piloni riparano il fondale dove sono rifiorite posidonia e spugne dando impulso alla blue-bioeconomy per l'estrazione dei principi attivi, potrebbero generare altre attività anche legate al turismo ed all'energia rinnovabile legata al mare ma anche all'incremento dei trasporti più sostenibili per l'agrofood del bacino di Puglia e Campania e non solo. Michela Cariglia

Turismo. Dopo lo stop riparte la stagione crocieristica

Oggi in porto la Msc Grandiosa

L'arrivo è previsto per le 11 nella banchina di levante del Molo Rinascita. È qui che questa mattina attraccherà Grandiosa, la neonata nave ammiraglia della Msc, prima nave da crociera che inaugurerà la stagione includendo Cagliari nel suo primo viaggio nel Mediterraneo. La regina della Msc Crociere "getterà l'ancora" davanti al terminal crociere di Cruise Port, dove resterà fino alle 19, quando riprenderà il suo lungo viaggio. A bordo ci sono 600 ospiti, perlopiù italiani. Stanno partecipando a un tour tra alcune delle più belle località del Mediterraneo occidentale. Tra le città che i turisti potranno visitare ci sono Genova, Roma, La Valletta nell'isola di Malta e Cagliari. Una traversata procederà seguendo i rigorosi protocolli di sicurezza che hanno consentito alla compagnia di riprendere per prima (e proprio con la sua ammiraglia) la navigazione nel 2020, in pieno periodo Covid. Tutti i passeggeri saranno sottoposti al tampone antigenico durante le operazioni di check-in. A bordo, la sicurezza verrà garantita dalla cosiddetta "bolla", il sistema utilizzato da Msc per proteggere passeggeri ed equipaggio grazie al distanziamento sociale, mascherine nelle aree pubbliche e braccialetto smart per tracciare i contatti più stretti.

«Lo sbarco a Cagliari - spiegano alla Msc Crociere - verrà consentito solo con escursioni organizzate direttamente dalla nave e sarà tutelato dall'applicazione dei rigidi protocolli di sicurezza, salute e prevenzione», grazie ai quali Cagliari Cruise Port ha ottenuto, nel 2020, dal World Travel & Tourism Council, il Safe travels stamp per il suo impegno nel contrastare la pandemia. Vista la crisi del turismo in questo particolare momento storico, la ripartenza del settore crociere - uno dei più afflitti dalla pandemia a livello mondiale - è un segnale positivo che regala un po' di sollievo non solo ai terminal, ma a tutto il comparto: guide turistiche, musei, negozi, noleggi. La scelta di inserire Cagliari in questo itinerario inaugurale conferma il ruolo che il capoluogo sardo sta assumendo nel mercato crocieristico internazionale. Dalla fine del 2016, Cagliari Cruise Port è entrata a far parte del network di Global Ports Holding, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo.



Crociere:MSC Grandiosa apre 2021 di Cagliari, 600 passeggeri

In tour tra Italia e Malta, rigidi protocolli sicurezza

(ANSA) - CAGLIARI, 28 GEN - La MSC Grandiosa, prima nave crociera a ripartire nel 2021 in Italia, include Cagliari nel suo itinerario iniziale, inaugurando la stagione **crocieristica** nel capoluogo sardo. La neonata ammiraglia della flotta di MSC **Crociere** approda il 29 gennaio nella banchina di levante del Molo Rinascita, al terminal **crociere** di Cagliari Cruise Port, dove rimarrà ormeggiata sino alle 19. I circa 600 ospiti a bordo, perlopiù italiani, stanno partecipando a un tour tra alcune delle più belle località del Mediterraneo Occidentale: Genova, Roma, Valletta e, infine, la stessa Cagliari. Sempre presenti i rigorosi protocolli di sicurezza che hanno consentito alla compagnia di riprendere per prima (e proprio con la sua ammiraglia) la navigazione nel 2020: fra questi il tampone antigenico a cui vengono sottoposti tutti gli ospiti durante le operazioni di check-in e, a bordo, l'ormai ben nota "bolla" che protegge passeggeri ed equipaggio, fatta di distanziamento sociale, mascherine nelle aree pubbliche e braccialetto smart per tracciare i contatti più stretti. Lo sbarco a Cagliari verrà consentito solo con escursioni organizzate direttamente dalla nave e sarà tutelato dall'applicazione dei rigidi protocolli di sicurezza, salute e prevenzione grazie ai quali Cagliari Cruise Port ha ottenuto nel 2020 il "Safe Travels Stamp" dal World Travel & Tourism Council, a conferma del suo impegno nel contrastare la pandemia da Covid-19. "Vista la crisi del turismo in questo particolare momento storico, la ripartenza del settore **crociere**, uno dei più afflitti dalla pandemia a livello mondiale - fanno sapere dalla Cagliari Cruise Port - è un segnale positivo che regala un po' di sollievo non solo ai terminal, ma a tutto il cluster coinvolto (guide turistiche, musei, negozi, noleggi, etc), e l'inclusione di Cagliari in questo itinerario inaugurale rivela l'importanza che il nostro porto sta assumendo nel mercato crocieristico internazionale e testimonia anche il nostro impegno nella costruzione, implementazione e pubblicizzazione della destinazione". (ANSA).



Corriere Marittimo

Cagliari

MSC Grandiosa domani a Cagliari inaugura la stagione crocieristica al Cagliari Cruise Port

Cagliari - MSC Grandiosa, arriverà domani 29 gennaio a Cagliari, partita da Valletta stasera, farà ingresso domani, verso le 10,00, presso il terminal Cagliari Cruise Port dove ormeggerà al Molo Rinascita, banchina di levante. La nave in Sardegna inaugura la stagione crocieristica e gli ospiti che viaggiano a bordo, circa 600 in maggioranza italiani, stanno prendendo parte ad un tour tra alcune delle più belle località del Mediterraneo Occidentale: Genova, Civitavecchia -Roma, Napoli, Valletta e, infine, la stessa Cagliari. La sicurezza è al centro della ripresa delle attività crocieristiche da parte della compagnia che, dal 16 agosto ad oggi, nonostante l'interruzione imposta dal Dpcm di Natale, ha ripreso ad essere operativa nel Mediterraneo. Il rigoroso protocollo di sicurezza prevede anche il tampone antigenico a cui vengono sottoposti tutti gli ospiti, prima dell'imbarco durante le operazioni di check-in. E a bordo, l'ormai ben nota bolla che protegge passeggeri ed equipaggio, fatta di distanziamento sociale, mascherine nelle aree pubbliche e braccialetto smart per tracciare i contatti più stretti. Lo sbarco a Cagliari verrà consentito solo con escursioni organizzate direttamente dalla nave e sarà tutelato dall'applicazione dei rigidi protocolli di sicurezza, salute e prevenzione grazie ai quali Cagliari Cruise Port ha ottenuto nel 2020 il Safe Travels Stamp dal World Travel & Tourism Council, a conferma del suo impegno nel contrastare la pandemia da Covid-19. Vista la crisi del turismo in questo particolare momento storico, la ripartenza del settore crociere uno dei più afflitti dalla pandemia a livello mondiale è un segnale positivo che regala un po' di sollievo non solo ai terminal, ma a tutto il cluster coinvolto (guide turistiche, musei, negozi, noleggi, etc), e l'inclusione di Cagliari in questo itinerario inaugurale non solo rivela l'importanza che il nostro porto sta assumendo nel mercato crocieristico internazionale, ma testimonia anche l'impegno di Cagliari Cruise Port nella costruzione, implementazione e pubblicizzazione della destinazione. Dalla fine del 2016, Cagliari Cruise Port è entrata a far parte del network di Global Ports Holding (GPH), il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo, con una presenza consolidata nelle regioni dei Caraibi, del Mediterraneo e dell'Asia-Pacifico. Grazie alle recenti acquisizioni e ad una crescita incessante, GPH gestisce attualmente 21 terminal crocieristici in 13 diversi Paesi.



Bacini in vendita, sale la tensione

La Regione ha deciso di vendere all' asta, d' intesa con l' **Autorità portuale**, i due bacini galleggianti da 19 e 52 mila tonnellate nel cantiere navale. «Chiediamo - affermano il segretario generale Cgil Palermo Mario Ridolfo e Francesco Foti della Fiom Cgil - che il ricavato della vendita dei due bacini venga destinato dalla Regione a un programma di investimenti per lo sviluppo e la crescita dello stabilimento e a un piano di assunzioni di operai. Il nostro auspicio è che la politica prenda un impegno serio a sostegno di progetti mirati a rendere più produttivo il Cantiere Navale».

Palermo

Rap senza liquidi, stipendi a rischio: il direttore lascia: «Azienda nel caos»
Il Comune non salda la fattura da 21 milioni e gli emolumenti verranno versati in ritardo

La portualità pubblica: verso un reset
Il transito dei 94 operai Reset: «L'operazione non si ferma»

Esplodono due fusti di olio, feriti due netturbini

Porto di Palermo

Regione, in vendita bacini di carenaggio

PALERMO - La Regione siciliana mette in vendita i bacini di carenaggio da 19 e 52 mila tonnellate che si trovano nello specchio d' acqua del Porto di Palermo. Inutilizzati da oltre dieci anni, obsoleti, al centro di una guerra di carte bollate con il raggruppamento di imprese che doveva ristrutturarli e fuori dal progetto della Regione che li voleva "fondere" in un solo grande bacino da 90 mila tonnellate, le due infrastrutture sono ormai da ostacolo alla navigazione delle navi da crociera in entrata e uscita dal Porto. La vendita all' asta sarà gestita dall' **Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (Adsp)**, per conto della Regione siciliana. Il lotto sarà unico. Una volta effettuata la vendita, il bacino da 19 mila tonnellate dovrà essere rimosso entro 45 giorni dalla stipula del contratto, mentre il bacino più grande entro 75 giorni. L' importo complessivo a base d' asta è di circa 3 milioni di euro (3.077.750), e sarà aggiudicato con il criterio del miglior prezzo di vendita.

ISTITUZIONI #RIPARTICOLIOS **Quotidiano di Sicilia** **qds**
29 gennaio 2021

“Piano Rifiuti confuso”, Cgia costretto a rinviare parere
L'arresto del M5s. Una carrellata di parole battute alla rinfusa

Disseto idrogeologico, si mette in sicurezza Patti
C'è un rischio inascolto e nessuno di movimenti franosi

Mafia, stabilire date elezioni in comuni sciolti
Si vota al voto a San Eleuterio Platani e Vittoria

Porto di Palermo Regione, in vendita bacini di carenaggio
La Regione siciliana mette in vendita i bacini di carenaggio da 19 e 52 mila tonnellate

Porti: Palermo; Regione Siciliana vende bacini galleggianti

Unico lotto all' asta, si parte da 3 milioni

La Regione siciliana mette in vendita i bacini di carenaggio da 19 e 52 mila tonnellate che si trovano nello specchio d' acqua del Porto di Palermo. Inutilizzati da oltre dieci anni, obsoleti, al centro di una guerra di carte bollate con il raggruppamento di imprese che doveva ristrutturarli e fuori dal progetto della Regione che li voleva "fondere" in un solo grande bacino da 90 mila tonnellate, le due infrastrutture sono ormai da ostacolo alla navigazione delle navi da crociera in entrata e uscita dal Porto. La vendita all' asta sarà gestita dall' **Autorità** di **sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale (**Adsp**), per conto della Regione siciliana. Il lotto sarà unico. Una volta effettuata la vendita, il bacino da 19 mila tonnellate dovrà essere rimosso entro 45 giorni dalla stipula del contratto, mentre il bacino più grande entro 75 giorni. L' importo complessivo a base d' asta è di circa 3 milioni di euro (3.077.750), e sarà aggiudicato con il criterio del miglior prezzo di vendita. Il termine di presentazione delle domande di partecipazione è alle 10 del 22 febbraio 2021. Le richieste sono gestite in modalità telematica sulla piattaforma e-procurement dell' **Adsp**. Le offerte saranno aperte un' ora dopo il termine di scadenza del bando, alle 11 del 22 febbraio 2021. (ANSA).



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo, la Regione Siciliana mette in vendita i bacini di carenaggio

modifica alle infrastrutture marittime

Redazione

28 Gennaio 2021 La Regione siciliana mette in vendita i bacini di carenaggio da 19 e 52 mila tonnellate che si trovano nello specchio d' acqua del Porto di Palermo . Inutilizzate da oltre dieci anni, obsolete , al centro di una guerra di carte bollate con il raggruppamento di imprese che doveva ristrutturarle e fuori dal progetto della Regione che le voleva "fondere" in un solo grande bacino da 90 mila tonnellate, le due infrastrutture sono ormai da ostacolo alla navigazione delle navi da crociera in entrata e uscita dal Porto. La vendita all' asta sarà gestita dall' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (Adsp), per conto della Regione siciliana. Il lotto sarà unico. Una volta effettuata la vendita, il bacino da 19mila tonnellate dovrà essere rimosso entro 45 giorni dalla stipula del contratto, mentre il bacino più grande entro 75 giorni. L' importo complessivo a base d' asta è di circa 3milioni di euro (3.077.750), e sarà aggiudicato con il criterio del miglior prezzo di vendita. Il termine di presentazione delle domande di partecipazione è alle 10 del 22 febbraio 2021 . Le richieste sono gestite in modalità telematica sulla piattaforma e-procurement dell' Adsp. Le offerte saranno aperte un' ora dopo il termine di scadenza del bando, alle 11 del 22 febbraio 2021. © Riproduzione Riservata.



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Palermo mette in vendita i suoi due bacini galleggianti

In disuso e di ostacolo alla navigazione, sono due strutture di 52 e 19 mila tonnellate. Base d'asta da 3 milioni di euro.

3 milioni di euro per i due bacini galleggianti da 52 e 19 mila tonnellate. La Regione Sicilia mette in vendita le due storiche strutture del porto di Palermo, ormai in disuso e di ostacolo per le manovre delle navi. Una vendita all'asta in un lotto unico, gestita dall'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale. L'aggiudicazione sarà tramite il miglior prezzo di vendita, al rialzo o al ribasso. Termine di presentazione delle domande di partecipazione il 22 febbraio.



Porto di Palermo, la Regione mette in vendita i bacini di carenaggio

L'importo complessivo a base d'asta è di circa 3 milioni di euro

redazione

PALERMO - La Regione siciliana mette in vendita i bacini di carenaggio da 19 e 52 mila tonnellate che si trovano nello specchio d'acqua del **Porto di Palermo**. Inutilizzati da oltre dieci anni, obsoleti, al centro di una guerra di carte bollate con il raggruppamento di imprese che doveva ristrutturarli e fuori dal progetto della Regione che li voleva "fondere" in un solo grande bacino da 90 mila tonnellate, le due infrastrutture sono ormai da ostacolo alla navigazione delle navi da crociera in entrata e uscita dal **Porto**. La vendita all'asta sarà gestita dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (Adsp), per conto della Regione siciliana. Il lotto sarà unico. Una volta effettuata la vendita, il bacino da 19 mila tonnellate dovrà essere rimosso entro 45 giorni dalla stipula del contratto, mentre il bacino più grande entro 75 giorni. L'importo complessivo a base d'asta è di circa 3 milioni di euro (3.077.750), e sarà aggiudicato con il criterio del miglior prezzo di vendita. Il termine di presentazione delle domande di partecipazione è alle 10 del 22 febbraio 2021. Le richieste sono gestite in modalità telematica sulla piattaforma e-procurement dell'Adsp. Le offerte saranno aperte un'ora dopo il termine di scadenza del bando, alle 11 del 22 febbraio 2021. (ANSA).



Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

In vendita i bacini galleggianti dei cantieri navali di Palermo

Sarà la cessione al miglior offerente il destino dei due bacini galleggianti (da 19.000 e 52.000 Tonnellate di portata lorda) del porto di Palermo che si trovano in disuso da anni. L'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha infatti deciso di procedere, per conto della Regione Siciliana, alla loro vendita, cui dovrà poi seguire la rimozione delle strutture dalla loro collocazione attuale, al molo nord dello scalo siciliano. L'importo alla base dell'asta pubblica, che scadrà il prossimo 22 febbraio, è stato fissato in circa 3,077 milioni, di cui 1,036 per il bacino più piccolo e di 2,041 per quello più grande. Entrato in servizio nel 1953, il primo risulta inattivo dal 2011, mentre il collega' da 52mila Tpl, solo di poco più giovane (essendo entrato in operatività nel 1957), è fermo dal 2008. La perizia allegata al bando di gara rileva per entrambe le strutture uno stato di degrado (le condizioni del bacino più grande sono definite addirittura disastrose) e per entrambe consiglia la vendita per demolizione, non essendo più economicamente vantaggioso un eventuale recupero. Solo ieri le locali Cgil e Fiom avevano chiesto alla Regione Siciliana un incontro urgente per discutere del futuro delle due strutture, denunciando oltre al peggioramento delle loro condizioni anche un recente furto di rame. Dei due bacini le organizzazioni sindacali parlavano come infrastrutture vitali e indispensabili per il futuro del Cantiere Navale di Palermo ma anche, alle attuali condizioni, come di un ostacolo alle normali attività produttive del porto. La cessione e la rimozione delle due strutture, come noto, non rappresenterà però uno stop alle attività di cantieristica navale a Palermo. Nello scalo è in costruzione un bacino da 150 mila tonnellate (per la cui realizzazione l'Authority ha stanziato 120 milioni di euro) la cui concessione sarà assegnata a Fincantieri, che si è impegnata a utilizzarlo in chiave dual use: non solo cioè per le riparazioni, attività in cui si è specializzato il suo stabilimento di Palermo, ma anche per le nuove costruzioni. F.M.



incerti i contributi di Tirrenia a favore degli autotrasportatori

Il Marebonus è a rischio

Colpa delle difficoltà della compagnia, che è in attesa del concordato preventivo. Perciò il traffico si sta spostando sulle navi di Grimaldi, che già domina il mercato

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Settore autotrasporti preoccupato da due vicende che si intrecciano sulle autostrade del mare che collegano Sicilia e Italia. Fiap (Federazione italiana autotrasportatori professionali) ha lanciato l'allarme sul Marebonus (l'incentivo statale al trasporto intermodale mare-strada) che molti autotrasportatori rischiano di non vedersi riconoscere per gli anni 2019 e 2020 a causa delle vicende finanziarie (concordato preventivo in attesa di approvazione) riguardanti Tirrenia Cin (Compagnia Italiana di Navigazione). L'associazione parla infatti di «preoccupazione delle imprese di autotrasporto che hanno utilizzato le autostrade del mare, su tratte specifiche, in seguito alla mancata erogazione dell'incentivo Marebonus ad alcune realtà armatoriali, con mancati ricavi importanti». Le compagnie di navigazione destinatarie del contributo sono tenute infatti a ribaltarne il 70-80% alle società di autotrasporto. «La situazione desta preoccupazione in quanto il dissesto finanziario patito da Tirrenia potrebbe indurre a impiegare il bonus per coprire le insolvenze della società», teme Alessandro Peron, segretario generale di Fiap. «Un esito inaccettabile per le imprese di autotrasporto in un momento di grave crisi e di consapevolezza dell'importanza che la liquidità riveste per le imprese». Con una lettera congiunta le associazioni dell'autotrasporto ne hanno parlato al ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli, sottolineando che le aziende di autotrasporto sono esposte per cifre fino a 800 mila euro solo per il 2019, più gli importi relativi al 2020. In questo momento il Ministero ha sospeso i contributi a Tirrenia Cin in attesa di capire sia l'esito del concordato preventivo richiesto al tribunale di Milano (presentazione del piano entro marzo) sia la migliore modalità di azione. Gli autotrasportatori temono infatti che i contributi versati dal Mit vengano subito aggrediti dai creditori privilegiati e che quindi non possano essere riconosciuti (o solo in parte) a chi ha imbarcato i semirimorchi confidando nell'incentivo. Da questa vicenda ne deriva però un'altra che minaccia la competitività della logistica merci e del sistema produttivo siciliano. «Il fatto che oggi gli autotrasportatori rischiano di non ricevere da Tirrenia i contributi previsti dal Marebonus induce chiaramente a spedire i semirimorchi via mare con le linee Grimaldi, unica alternativa marittima possibile da e per la Sicilia», ha spiegato Peron, con il rischio che il mercato finisca quasi del tutto in mano a un unico operatore, «una concentrazione che dovrebbe richiamare l'attenzione anche del mondo industriale dell'isola, soprattutto sugli aspetti connessi al costo del servizio». Il fatto che Grandi Navi Veloci abbia da poco potenziato i collegamenti fra Sicilia e Malta non tranquillizza più di tanto perché si parla di traffico rotabile accompagnato cioè camion con autisti al seguito, due settori d'attività diversi tra loro. L'altro player esistente è Cartour, che garantisce un collegamento marittimo tra Messina e Salerno, oltre ovviamente all'alternativa di attraversare lo Stretto e risalire la Penisola. In ballo insomma c'è la competitività della produzione siciliana che in parte dipende dai costi della logistica e del trasporto via mare. Collegando oggi la Sicilia alla Sardegna, all'Italia continentale e a Malta dai porti di Palermo e Catania, Grimaldi controlla di fatto una quota di business significativa. Per questo negli ultimi anni Moby, tramite Tirrenia Cin, aveva cercato di entrare su questo mercato e di rosicchiare



traffico con le linee Livorno-Catania-Malta e Catania-Napoli, quest' ultima chiusa però nel 2020 e l' altra è appunto appesa alle problematiche legate all' erogazione del Marebonus. (riproduzione riservata)



De Micheli: designare i marittimi quali lavoratori chiave? Ma lo abbiamo già fatto a marzo!

Confitarma e altre organizzazioni marittime se ne accorgono solo ora. Già da tempo diverse organizzazioni internazionali del settore dello shipping, in particolare quelle che si occupano di lavoro marittimo, protestano perché alcuni dei governi che hanno esplicitamente riconosciuto i marittimi quali lavoratori essenziali, e quindi parzialmente esentati dalle misure restrittive della mobilità adottate in tutto il mondo per contenere la pandemia di Covid-19, in realtà fanno poco o nulla perché siano agevolati i cambi degli equipaggi delle navi, consentendo ai marittimi a bordo di tornare a casa o a quelli che devono sostituirli di raggiungere il luogo d'imbarco.

Quali organizzazioni internazionali che qualificano i marittimi come lavoratori chiave escludono proprio non il sufficiente a passare dalle intenzioni (insincere?) ai fatti. Figuriamoci quando questa dichiarazione è sottile che netta.

Quest'ultimo - ahinoi - è il caso dell'Italia.

Eppure oggi la Confederazione Armatoriale Italiana (Confitarma) ha rivolto un plauso al governo nazionale perché avrebbe risolto il problema: «a nome dell'armamento italiano - ha dichiarato il presidente dell'organizzazione, Mario Mattioli - desidero esprimere apprezzamento alla ministra De Micheli per il riconoscimento formale da parte del nostro Paese dei marittimi come lavoratori essenziali. Tale riconoscimento non è sufficiente a passare dalle intenzioni (insincere?) ai fatti. Figuriamoci quando questa dichiarazione è sottile che netta. Quest'ultimo - ahinoi - è il caso dell'Italia. Eppure oggi la Confederazione Armatoriale Italiana (Confitarma) ha rivolto un plauso al governo nazionale perché avrebbe risolto il problema: «a nome dell'armamento italiano - ha dichiarato il presidente dell'organizzazione, Mario Mattioli - desidero esprimere apprezzamento alla ministra De Micheli per il riconoscimento formale da parte del nostro Paese dei marittimi come lavoratori essenziali. Tale riconoscimento oltre a facilitare gli avvicendamenti degli equipaggi, potrebbe essere utile anche per l'inserimento dei marittimi fra le categorie di soggetti che devono avere la priorità nel programma di vaccinazione anti-Covid». Vuoi vedere che la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonostante il governo sia agli sgoccioli, ha voluto finalmente compiere un passo doveroso per una nazione che a squarciagola si professa marittima? Mattioli ha tratto conferma «dell'attenzione del governo italiano per il comparto marittimo e per i suoi lavoratori» basandosi sulla lettera circolare di martedì scorso con cui l'International Maritime Organization ha reso noto che il governo italiano ha recapitato all'IMO una comunicazione con data del giorno prima con la quale la ministra Paola De Micheli ha reso edotto il segretario generale dell'IMO, Kitack Lim, delle misure adottate dal governo italiano per rispondere alla crisi del Covid-19. Rivolgendo i complimenti (di prassi?) all'IMO «per il diligente e tempestivo lavoro in risposta alla pandemia di Covid-19 e soprattutto per il lavoro svolto a sostegno della gente di mare, confermato dalle lettere circolari n. 4204/Add.35 e Add-35-rev-1», De Micheli ha notificato all'IMO che «nel contesto della pandemia di Covid-19, a partire dalla temporanea limitazione dei viaggi non essenziali in Italia, il governo della Repubblica Italiana, con decreto del 22 marzo 2020, ha designato il trasporto marittimo come servizio necessario ed essenziale e, di conseguenza, i marittimi come lavoratori essenziali. Alla luce di quanto sopra - conclude la comunicazione della De Micheli - confermando che i marittimi sono designati come "lavoratori chiave", al fine di facilitare il cambio degli equipaggi e i rimpatri, chiedo alla segreteria di far circolare questa informazione a tutti gli Stati membri dell'IMO e di aggiungere l'Italia all'elenco delle nazioni che hanno designato i marittimi come "lavoratori chiave"». Altolà. Ma allora è da marzo che i marittimi sono stati designati lavoratori essenziali dal governo italiano. E sinora Confitarma non se né accorta? Così come altre organizzazioni del settore marittimo e logistico italiano, bisogna aggiungere. Con il decreto dello scorso 22 marzo, con lo scopo di arginare il diffondersi della pandemia, il governo italiano aveva sospeso tutte le attività produttive industriali e commerciali ad eccezione di alcune, tra cui il trasporto marittimo e per vie d'acqua. Inoltre il provvedimento stabiliva di consentire le attività che erogano servizi essenziali di cui alla legge n. 146 del 12 giugno 1990, quella che regola il diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e che, tra i servizi pubblici essenziali,



De Micheli: designare i marittimi quali lavoratori chiave? Ma lo abbiamo già fatto a marzo!

Confitarma e altre organizzazioni marittime se ne accorgono solo ora

28 gennaio 2021

Già da tempo diverse organizzazioni internazionali del settore dello shipping, in particolare quelle che si occupano di lavoro marittimo, protestano perché alcuni dei governi che hanno esplicitamente riconosciuto i marittimi quali lavoratori essenziali, e quindi parzialmente esentati dalle misure restrittive della mobilità adottate in tutto il mondo per contenere la pandemia di Covid-19, in realtà fanno poco o nulla perché siano agevolati i cambi degli equipaggi delle navi, consentendo ai marittimi a bordo di tornare a casa o a quelli che devono sostituirli di raggiungere il luogo d'imbarco.

Quali organizzazioni internazionali che qualificano i marittimi come lavoratori chiave escludono proprio non il sufficiente a passare dalle intenzioni (insincere?) ai fatti. Figuriamoci quando questa dichiarazione è sottile che netta.

Quest'ultimo - ahinoi - è il caso dell'Italia.

Eppure oggi la Confederazione Armatoriale Italiana (Confitarma) ha rivolto un plauso al governo nazionale perché avrebbe risolto il problema: «a nome dell'armamento italiano - ha dichiarato il presidente dell'organizzazione, Mario Mattioli - desidero esprimere apprezzamento alla ministra De Micheli per il riconoscimento formale da parte del nostro Paese dei marittimi come lavoratori essenziali. Tale riconoscimento non è sufficiente a passare dalle intenzioni (insincere?) ai fatti. Figuriamoci quando questa dichiarazione è sottile che netta. Quest'ultimo - ahinoi - è il caso dell'Italia. Eppure oggi la Confederazione Armatoriale Italiana (Confitarma) ha rivolto un plauso al governo nazionale perché avrebbe risolto il problema: «a nome dell'armamento italiano - ha dichiarato il presidente dell'organizzazione, Mario Mattioli - desidero esprimere apprezzamento alla ministra De Micheli per il riconoscimento formale da parte del nostro Paese dei marittimi come lavoratori essenziali. Tale riconoscimento oltre a facilitare gli avvicendamenti degli equipaggi, potrebbe essere utile anche per l'inserimento dei marittimi fra le categorie di soggetti che devono avere la priorità nel programma di vaccinazione anti-Covid». Vuoi vedere che la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonostante il governo sia agli sgoccioli, ha voluto finalmente compiere un passo doveroso per una nazione che a squarciagola si professa marittima? Mattioli ha tratto conferma «dell'attenzione del governo italiano per il comparto marittimo e per i suoi lavoratori» basandosi sulla lettera circolare di martedì scorso con cui l'International Maritime Organization ha reso noto che il governo italiano ha recapitato all'IMO una comunicazione con data del giorno prima con la quale la ministra Paola De Micheli ha reso edotto il segretario generale dell'IMO, Kitack Lim, delle misure adottate dal governo italiano per rispondere alla crisi del Covid-19. Rivolgendo i complimenti (di prassi?) all'IMO «per il diligente e tempestivo lavoro in risposta alla pandemia di Covid-19 e soprattutto per il lavoro svolto a sostegno della gente di mare, confermato dalle lettere circolari n. 4204/Add.35 e Add-35-rev-1», De Micheli ha notificato all'IMO che «nel contesto della pandemia di Covid-19, a partire dalla temporanea limitazione dei viaggi non essenziali in Italia, il governo della Repubblica Italiana, con decreto del 22 marzo 2020, ha designato il trasporto marittimo come servizio necessario ed essenziale e, di conseguenza, i marittimi come lavoratori essenziali. Alla luce di quanto sopra - conclude la comunicazione della De Micheli - confermando che i marittimi sono designati come "lavoratori chiave", al fine di facilitare il cambio degli equipaggi e i rimpatri, chiedo alla segreteria di far circolare questa informazione a tutti gli Stati membri dell'IMO e di aggiungere l'Italia all'elenco delle nazioni che hanno designato i marittimi come "lavoratori chiave"». Altolà. Ma allora è da marzo che i marittimi sono stati designati lavoratori essenziali dal governo italiano. E sinora Confitarma non se né accorta? Così come altre organizzazioni del settore marittimo e logistico italiano, bisogna aggiungere. Con il decreto dello scorso 22 marzo, con lo scopo di arginare il diffondersi della pandemia, il governo italiano aveva sospeso tutte le attività produttive industriali e commerciali ad eccezione di alcune, tra cui il trasporto marittimo e per vie d'acqua. Inoltre il provvedimento stabiliva di consentire le attività che erogano servizi essenziali di cui alla legge n. 146 del 12 giugno 1990, quella che regola il diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e che, tra i servizi pubblici essenziali,



Informare

Focus

marittimi limitatamente ai collegamenti con le isole. Ora non si capisce, o forse siamo noi che non lo comprendiamo, se con il provvedimento dello scorso marzo la ministra De Micheli, e con lei tutto il governo, intendesse che le navi italiane e i marittimi italiani potessero continuare ad operare oppure che lo potesse fare il trasporto marittimo nel suo complesso. In quest' ultimo caso, quello che interessa l' IMO, ovvero quello di un trasporto marittimo realizzato da navi di diverse bandiere e da marittimi di tutte le nazionalità, allora sì il governo italiano può essere in pace con la sua coscienza. Rimane da chiedersi perché Confitarma e altre organizzazioni non si siano sinora accorte del tempestivo formale passo compiuto dall' esecutivo. Resta da chiedersi anche perché, quando la stessa IMO e altre organizzazioni internazionali esortavano i governi ad adottare misure per consentire il cambio degli equipaggi delle navi designando i marittimi come lavoratori chiave, il governo italiano abbia atteso lunedì scorso per far sapere che l' Italia aveva già provveduto. Forse temeva di essere etichettato come il primo della classe? Oppure, ma stentiamo a crederlo, la De Micheli e il governo italiano ignorano che il trasporto marittimo, proprio quello che in gran parte è essenziale per il funzionamento dell' economia e della società italiana, è fatto principalmente di navi estere e di marittimi esteri. Però, per favore, che l' IMO accolga prontamente l' invito ad includere l' Italia tra i paesi che trattano i marittimi come lavoratori essenziali. Casomai spetterà ai marittimi, chissà di quale nazionalità, sperimentare se in Italia sono o meno in possesso di questa qualifica. Ahiloro. Bruno Bellio.

Riconosciuto il ruolo chiave dei marittimi

Mattioli esprimere apprezzamento alla ministra De Micheli

Redazione

ROMA Confitarma apprezza il riconoscimento italiano del ruolo chiave dei marittimi. A nome dell'armamento italiano desidero esprimere apprezzamento alla ministra De Micheli per il riconoscimento formale da parte del nostro Paese dei marittimi come lavoratori essenziali. Con queste parole, Mario Mattioli, presidente della Confederazione Italiana Armatori, accoglie la notizia circolata dall'IMO Circular Letter No 4231-Add 16 Communication From The Government Of The Republic Of Italy (Secretariat)2 (1), che conferma l'attenzione del Governo italiano per il comparto marittimo e per il ruolo chiave ricoperto dai suoi lavoratori. Tale riconoscimento ha aggiunto Mattioli oltre a facilitare gli avvicendamenti degli equipaggi, potrebbe essere utile anche per l'inserimento dei marittimi fra le categorie di soggetti che devono avere la priorità nel programma di vaccinazione anti-Covid.



Laghezza: "Voce all' impresa per rilanciare il cluster mare"

GAM EDITORI

28 gennaio 2021 - Da un lato un momento politico che rende a dir poco complesso anche solo pensare a un nuovo ministero, benché motivato da buone intenzioni e da valide ragioni, come quello "del mare"; dall' altro, la necessità cogente di realizzare nel tempo più breve possibile un centro in grado di raccogliere gli input delle imprese e del settore portuale, marittimo e logistico nel suo complesso per non sprecare l' occasione, se tale sarà in funzione della serietà dei progetti, del Next Generation EU. Secondo Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria, il cluster esteso dei traffici marittimi, dei porti e della logistica è oggi fragile ed esposto come non mai ai rischi di strumentalizzazioni politiche che nulla hanno a che fare con le reali motivazioni. Al tempo stesso non può permettere a nessuno di tenerlo fuori o ai margini del dibattito sugli interventi prioritari di cui ha bisogno e che riguardano scelte infrastrutturali, riforma della governance portuale e una digitalizzazione che sia in grado una volta per tutte di contenere l' impatto negativo della burocrazia sull' efficienza del settore. "È forse necessaria oggi - sostiene Laghezza - una vera e propria chiamata alle armi di tutto il mondo dell' impresa che opera in questo settore per far sentire una voce forte, per scongiurare scelte clientelari e tentare di costruire proprio a partire dal mare, le basi per un rilancio complessivo del Paese".



L'alibi del Ministero del Mare per nascondere la debolezza del settore / L'analisi

La pandemia sta suscitando un forte dibattito nel mondo marittimo-portuale, alla luce dei nuovi problemi che ha evidenziato, ma anche di quelli che attendono soluzioni da molto tempo. Al di là della specificità di ogni questione, oggettivamente tutte hanno una caratteristica in comune: il ritardo con cui i decisori politici intervengono, che non comprendono pienamente l'importanza strategica nazionale dei trasporti e della logistica delle merci, preferendo mantenersi in ambiti regionali, territoriali se non aziendali. La dimostrazione di ciò può essere facilmente rinvenibile nella pratica degli interventi mirati in gran parte per categorie se non addirittura per aziende. È sicuramente la strada più semplice, meno impegnativa dal punto di vista della capacità di governo. In un momento in cui il dibattito è più che mai urgente e necessario, per raggiungere una sintesi di sistema nazionale, sarebbe bene iniziare con una autocritica, al fine di sgomberare il campo da qualsiasi ambiguità. L'obiettivo comune da tenere ben presente è mettere a fattor comune, a vantaggio dell'intero il Paese, l'imponente apporto finanziario previsto dall'Europa, per far fronte ai disastri del Covid-19, che deve favorire innanzitutto una ripresa sostenibile. L'autocritica che dovrebbe compiere tutto il settore, riguarda divisioni gelose e sterili concorrenze tra comparti e all'interno dei comparti stessi, tra azienda e azienda, territorio e territorio, armatore e armatore, porto e porto, associazione e associazione, che non hanno fatto altro che favorire la superficialità e la distrazione politica, se non per promuovere iniziative spesso strumentali che non hanno portato alcun beneficio comune. Il caso della procedura di infrazione dell'Europa nei confronti della **AdSP** è un'eclatante esempio delle conseguenze negative che derivano dalla frammentazione culturale e organizzativa del settore. In altre parole, la politica italiana sarà pure ignorante di logistica e trasporti, ma certamente il settore poco ha fatto per far cambiare strutturalmente le cose, con proposte e richieste condivise e mantenute coerentemente da tutti, trainando la crescita culturale logistica della classe politica. L'esigenza di evidenziare questo limite, che andrebbe superato con un confronto scevro da gare, personalismi e protagonismi, incentrato pragmaticamente sui problemi reali, si è evidenziata anche in questi giorni, con il dibattito aperto sulla istituzione di un Ministero del Mare. In un tempo di interdipendenza e di integrazione verticale ed orizzontale dei processi che presiedono il trasporto delle merci internazionale e nazionale, con tutto il suo portato di riduzione degli impatti ambientali che richiedono innovazione ed un ulteriore livello di cooperazione e di integrazione mare-terra-cielo, questa proposta stride, riportando il cluster marittimo-portuale in un tempo superato nei fatti da tempo. Fatti che si possono riassumere principalmente nei seguenti punti: spaccettare il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture al di là dei costi, comporterebbe disfunzioni organizzative permanenti per un tempo indefinito, in un momento così delicato come questo. Abbiamo bisogno semmai di affidare un maggior ruolo, risorse, da destinare alle Direzioni che seguono i problemi portuali, marittimi, ferroviari, autotrasporto e logistici, compagnie cargo aereo e tutte le infrastrutture connesse. Il Recovery Plan assegna i fondi alle infrastrutture e non ai suoi utilizzatori, infrastrutture che hanno senso se inserite in un sistema mare-terra-cielo interconnesso. non c'è un primato di una modalità rispetto ad un'altra, ma solo la convenienza prodotta da un'impostazione intermodale, implementata in scenari di competizione internazionale, che non possono essere gestiti per compartimenti stagni. La digitalizzazione e lo sviluppo di fonti energetiche alternative a quelle di origine fossile richiamano all'innovazione e alla condivisione di tutti i soggetti della logistica e dei trasporti delle merci degli obiettivi comuni di sostenibilità ambientale. Devono muoversi insieme con coerenza le risorse



Ship Mag

Focus

economiche e le politiche strategiche nel campo dei Trasporti. Separare il Mare con un Ministero senza portafoglio dal resto è un errore e una discussione che ci fa deviare dal vero obiettivo: rendere competitivo, moderno, aperto il settore della Logistica e dei Trasporti. Ercoli

Accessibilità portuale questa sconosciuta in Italia

All'Italia non servono più terminal portuali ma una maggiore e migliore accessibilità alle infrastrutture terminalistiche. E' questa, in estrema sintesi, la riflessione principale emersa dalla presentazione via web del saggio di Andrea Appetecchia intitolato Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l'Italia. Secondo il responsabile dell'Osservatorio Logistica e Trasporto merci di Isfort (istituto di ricerca e formazione costituito nel 1994 per iniziativa della Fondazione Nazionale delle Comunicazioni e delle Ferrovie dello Stato Italiane che insieme ne rappresentano la compagine societaria) in Italia i porti devono cambiare pelle in un momento di criticità della domanda di servizi portuali. Appetecchia ha aggiunto che il nodo fondamentale oggi è il livello di accessibilità delle infrastrutture; i livelli di connessione poco efficienti rappresentano la maggiore criticità. Il porto di Trieste è stato da lui citato come un esempio di snodo intermodale non solo per il nord-est d'Italia ma anche, e soprattutto, per il resto d'Europa. Zeno D'Agostino, presidente della port authority giuliana, a proposito di accessibilità portuale e capacità delle infrastrutture ha detto: A Trieste abbiamo capito che servivano investimenti mirati; ad esempio la riorganizzazione delle manovre ferroviarie in capo a un unico soggetto ha permesso di ottimizzare e aumentare la capacità dello scalo. Ciò che ancora non funziona in Italia, secondo D'Agostino, è lo scarso dialogo fra porti e interporti. Pietro Spirito, presidente uscente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli e Salerno) ha evidenziato come il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) non parla di accessibilità. E' il solito elenco di infrastrutture. Secondo Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, in Italia manca capacità di gerarchizzazione. Abbiamo troppi porti e interporti. O gerarchizziamo o il mercato deciderà da solo. Ci sono Paesi, come la Germania, che controllano e dominano il mercato, mentre altri, come l'Italia, che lo subiscono. Spinedi ha infine aggiunto che sarebbe necessario eleggere pochi nodi sui quali concentrare il traffico altrimenti il rischio è quello di continuare a spendere soldi a pioggia. N.C.

