



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 30 gennaio 2021**



## Prime Pagine

30/01/2021	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 30/01/2021	9
30/01/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 30/01/2021	10
30/01/2021	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 30/01/2021	11
30/01/2021	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 30/01/2021	12
30/01/2021	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 30/01/2021	13
30/01/2021	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 30/01/2021	14
30/01/2021	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 30/01/2021	15
30/01/2021	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 30/01/2021	16
30/01/2021	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 30/01/2021	17
30/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 30/01/2021	18
30/01/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 30/01/2021	19
30/01/2021	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 30/01/2021	20
30/01/2021	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 30/01/2021	21
30/01/2021	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 30/01/2021	22
30/01/2021	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 30/01/2021	23
30/01/2021	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 30/01/2021	24
30/01/2021	<b>Milano Finanza</b> Prima pagina del 30/01/2021	25

## Primo Piano

29/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b> Il 2021 dei porti italiani, Rossi (Assoporti): "I primi segnali sono positivi"	26
------------	---	----

## Trieste

30/01/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 16 Trieste, Porto digitale: snelliti gli iter doganali	<i>LUIGI DELL' OLIOD.D.A.</i> 27
------------	--	----------------------------------

29/01/2021	<b>Ansa</b>		28
<hr/>			
29/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		29
<hr/>			
29/01/2021	<b>FerPress</b>		30
<hr/>			
29/01/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Redazione</i>	31
<hr/>			
29/01/2021	<b>Informare</b>		32
<hr/>			
29/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		33
<hr/>			
29/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	34
<hr/>			
30/01/2021	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	35
<hr/>			
29/01/2021	<b>Ship Mag</b>		36
<hr/>			
29/01/2021	<b>Transportonline</b>		37
<hr/>			

## Venezia

29/01/2021	<b>Veneto News</b>		38
<hr/>			

## Savona, Vado

30/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 18	<i>A. G.</i>	39
<hr/>				
30/01/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 45		40
<hr/>				
29/01/2021	<b>Ansa</b>			41
<hr/>				
29/01/2021	<b>Ansa</b>			42
<hr/>				
29/01/2021	<b>BizJournal Liguria</b>			43
<hr/>				
29/01/2021	<b>FerPress</b>			45
<hr/>				
29/01/2021	<b>Informare</b>			47
<hr/>				
29/01/2021	<b>Port News</b>		<i>di Redazione</i>	48
<hr/>				
29/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>			49
<hr/>				
29/01/2021	<b>Ship Mag</b>			50
<hr/>				
29/01/2021	<b>Ship Mag</b>			51
<hr/>				

29/01/2021	<b>Shipping Italy</b>		52
Partita la gara per il rimorchio portuale a Savona-Vado: più di 100 milioni in 15 anni			
29/01/2021	<b>Il Vostro Giornale</b>		53
Demanio marittimo, Coldiretti: "Canone aumentato di 7 volte, costo insostenibile per i pescatori"			
29/01/2021	<b>Sanremo News</b>		55
Demanio marittimo: aumentato il canone di ben sette volte, Coldiretti "Costo insostenibile per pescatori"			
29/01/2021	<b>Savona News</b>		56
Demanio marittimo, allarme di Coldiretti: "Aumenta il canone di sette volte, insostenibile per i pescatori"			
29/01/2021	<b>Il Vostro Giornale</b>		57
Il rosso non è il nero: "Un progetto e una visione per la città di Savona. Premessa, prologo, introduzione"			
29/01/2021	<b>Voce Tigullio</b>	<i>Redazione</i>	61
"Aumento del canone di sette volte, insostenibile per i pescatori"			

## Genova, Voltri

30/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 18	<i>FRANCESCO MARGIOCCO</i>	62
Diga, chiuso il dibattito pubblico Il focus è sui flussi di auto e Tir			
29/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		64
L' impatto ambientale della diga: ultimo dibattito pubblico			
30/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 22	<i>M. D. A.</i>	65
Stazione marittima, sgomberata un' ala: «Manca stabilità»			
29/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		66
Stazione Marittima pericolante, a rischio le crociere a Genova			
30/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 38	<i>RICCARDO DEGL' INNOCENTI</i>	67
Porti, non basta ridurre la CO2 Eleviamo gli standard di lavoro			
29/01/2021	<b>Genova24</b>	<i>Redazione</i>	68
Mancato rispetto dei tempi di riposo e irregolarità sulle merci: in Liguria multato dalla stradale quasi 1 tir su 3			
29/01/2021	<b>Genova24</b>		69
Allarme per i pescatori liguri: "Canoni aumentati fino a 7 volte, situazione insostenibile"			
29/01/2021	<b>Liguria Notizie</b>	<i>redazionegenova4</i>	70
Incontro tra Coldiretti Liguria e Prefettura di Genova			
29/01/2021	<b>larepubblica.it (Genova)</b>	<i>Di Massimo Calandri</i>	71
Porto, nel 2023 le banchine passeggeri elettrificate			
30/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		72
Pianifichiamo il suono verso i Green Ports			

## La Spezia

30/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 24	<i>LAURA IVANI</i>	73
Molo Fornelli Ovest a rischio crolli: lavori in chiusura			
30/01/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 34		74
Il fallimento della Perini Navi arriva nel golfo			
29/01/2021	<b>Citta della Spezia</b>		75
Dragaggi, Adsp realizza nuove indagini per la caratterizzazione			
29/01/2021	<b>BizJournal Liguria</b>		76
Miglio blu, il distretto della Nautica spezzino parte dal completamento del parcheggio			
29/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	77
Miglio Blu: sopralluogo del sindaco			

## Marina di Carrara

«La sabbia c'è basta prenderla» Il prof. Mauro Rosi per il dragaggio

30/01/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 15	<i>RICCARDO CANESI</i>	80
	«Le banchine van bene così Più spazio alla nautica sì Allargamenti a sud no»		
30/01/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 15	<i>CLAUDIO FIGAIA</i>	82
	Ma nel Recovery non si parla di ampliamento del porto		
30/01/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 39		83
	«Il porto traina l' economia per tutta l' area»		
30/01/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 39		84
	«Ripascimento? Solo se è continuo Serve un ente pubblico-privato»		
30/01/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 39		86
	Persiani: «Bene la partenza della task -force Ora aspettiamo la convocazione degli enti»		

## Livorno

30/01/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 15		87
	Corsini sbotta «Dimenticato il nostro porto»		
30/01/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 47		88
	«Si sono dimenticati del nostro porto»		
30/01/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 24		89
	Recovery plan, è la rinascita di Livorno		
30/01/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 47		90
	Livorno del futuro, la sfida del Recovery Fund		
29/01/2021	<b>Ansa</b>		91
	Porti: Livorno;Authority,esclusi Piano recupero e resilienza		
29/01/2021	<b>Informare</b>		92
	Corsini: il PNRR non riconosce il ruolo strategico del porto di Livorno		
29/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	93
	Pnrr: Livorno, il grande assente		
29/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Veziò Benetti</i>	94
	AdSp MTS ha approvato il Pot 2021-2023		
29/01/2021	<b>Port News</b>	<i>di Redazione Port News</i>	96
	Corsini: "Dal PNRR nessun cenno a Livorno"		
29/01/2021	<b>Ship Mag</b>		97
	Corsini: Porto di Livorno sottovalutato nel PNRR		
29/01/2021	<b>Ship Mag</b>		98
	Corsini alza la voce «nel PNRR il ruolo del porto di Livorno è sottovalutato»		
29/01/2021	<b>Shipping Italy</b>		99
	Il porto di Livorno dimenticato dal Pnrr		

## Piombino, Isola d' Elba

29/01/2021	<b>Qui News Massa Carrara</b>		100
	Porti, progetti del triennio e un ufficio all' Elba		
29/01/2021	<b>Qui News Massa Carrara</b>		101
	Porto Piombino, le previsioni per il triennio		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

30/01/2021	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 47		102
	Rilancio di Ancona e delle aree interne Ora serve la zona logistica semplificata		

30/01/2021	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 17	104
Infallibile Gabi, il suo fiuto è una sentenza In porto 2 tonnellate di sigarette taroccate		
30/01/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 41	105
Sigarette di contrabbando, sequestrate due tonnellate		
29/01/2021	<b>AnconaNotizie</b>	106
Sigarette di contrabbando provenienti dalla Croazia, maxi-sequestro al porto di Ancona		
29/01/2021	<b>Ansa</b>	107
Contrabbando, oltre due tonnellate sigarette in porto Ancona		
29/01/2021	<b>Art Tribune</b>	108
Nasce Buon Vento: contenitore culturale del Porto di Ancona, anteprima del suo museo virtuale		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/01/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 35	109
Stop al Marina yachting, il Pincio studia le carte		
30/01/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 2	110
Confcommercio, prosegue il dialogo con porto e amministrazione comunale		
30/01/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 4	111
Lo sviluppo passa dalla Blue economy		
29/01/2021	<b>CivOnline</b>	112
Unindustria: economia del mare strategica per lo sviluppo della Regione		
30/01/2021	<b>Shipping Italy</b>	113
Il possibile fallimento della procedura per la rotta Civitavecchia Olbia e le conseguenze legali e occupazionali		

## Napoli

30/01/2021	<b>Il Mattino (ed. Napoli)</b> Pagina 24	115
Sequestrato l' Arco borbonico s' indaga per danneggiamento		
30/01/2021	<b>La Repubblica (ed. Napoli)</b> Pagina 7	116
Via Partenope, sigilli all' arco crollato la Procura avvia indagini sul fondale		
29/01/2021	<b>Identita Insorgenti</b>	118
La procura apre un' inchiesta e sequestra l' area dell' arco borbonico		
29/01/2021	<b>Stylo 24</b>	119
Il mare e l' incuria fanno un' altra vittima: la Colonna Spezzata		
30/01/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	120
Napoli ricorda Nerli Bassolino: Competente		
29/01/2021	<b>Ansa</b>	121
Si-Cobas, sciopero e blocco circolazione nel Porto di Napoli		
29/01/2021	<b>Gazzetta di Napoli</b>	122
Disoccupati e Cobas bloccano Porto.		
29/01/2021	<b>Ildenaro.it</b>	123
Sciopero, blocco stradale in via Marina a Napoli. Traffico in tilt		
29/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	124
Sciopero Si Cobas, traffico bloccato anche nel porto di Napoli		
29/01/2021	<b>Napoli Flash 24</b>	redazione 125
Sciopero e blocchi al porto di Napoli		
29/01/2021	<b>Napoli Today</b>	126
Porto bloccato e caos traffico in città e in autostrada FOTO		
29/01/2021	<b>Napoli Today</b>	127
Lunga giornata nel Porto di Napoli dove, fin dalle 9 i lavoratori di Si Cobas hanno bloccato i ...		

29/01/2021	<b>Napoli Village</b>	128
<hr/>		
29/01/2021	<b>Stylo 24</b>	129
<hr/>		
29/01/2021	<b>Napoli Village</b>	130
<hr/>		

## Bari

30/01/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b> Pagina 28	131
<hr/>		

## Brindisi

30/01/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 11	132
<hr/>		
30/01/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 11	134
<hr/>		
30/01/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 34	135
<hr/>		
29/01/2021	<b>Brindisi Report</b>	136
<hr/>		
29/01/2021	<b>Il Nautilus</b> <i>Redazione</i>	137
<hr/>		
30/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	138
<hr/>		

## Taranto

30/01/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 40	140
<hr/>		
29/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>	141
<hr/>		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

29/01/2021	<b>Reggio Tv</b> <i>Redazione ReggioTV</i>	143
<hr/>		
29/01/2021	<b>Stretto Web</b>	144
<hr/>		

## Olbia Golfo Aranci

30/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	145
<hr/>		

## Cagliari

30/01/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 17	146
<hr/>		



30/01/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 20 147  
Su Siccu, il fronte del porto cambia aspetto: rotatoria, aiuole e nuovo percorso per le auto

---

29/01/2021 **Informatore Navale** 148  
AdSP Mare di Sardegna: conclusa la prima fase della riqualificazione del lungomare di Calata Trinitari a Su Siccu

---

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

30/01/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 1 149  
Messina, stop ai progetti del porto

---

30/01/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 17 150  
Logistica, innovazione, waterfront Quattro progetti stoppati dal Mit

---

## Catania

30/01/2021 **La Sicilia** Pagina 14 152  
Accordo per fare di Catania l'«hub» del Mediterraneo

---

## Augusta

30/01/2021 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 20 153  
Dove lo metto il materiale ferroso? Al porto

---

## Palermo, Termini Imerese

30/01/2021 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 154  
Palermo mette in vendita due storici vecchi bacini

---

29/01/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 155  
I bacini di carenaggio di Palermo all'asta

---

29/01/2021 **Ship Mag** 156  
Palermo: in vendita i bacini di carenaggio. Base d'asta circa 3 milioni di euro

---

## Focus

29/01/2021 **Il Nautilus** *Elide Lomartire* 157  
Unione Europea: Il trasporto marittimo sostenibile a corto raggio è la via da seguire

---

30/01/2021 **Il Sole 24 Ore** Pagina 29 *Carlo Festa* 158  
Arriva la proposta di Moby a banche e obbligazionisti

---

30/01/2021 **La Gazzetta Marittima** 159  
AdSP scadute, il blocco

---

29/01/2021 **Ship Mag** 160  
Formazione: senza una visione strategica, i piani delle AdSP servono a poco / L'intervento

---

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campitana 33/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

**Orsini & Damiani**  
Dal 1958, coltiviamo valori.  
FRUTTA E VERDURA  
SINCERE PER NATURA  
ORSINIEDAMIANI.IT



**I 120 anni de la Lettera**  
Come sarà il mondo dopo la pandemia  
di **Sabino Cassese** ed **Alessandro Piperno**  
nel supplemento in edicola domani



**Sul Monte Velino**  
Elicotteri, sonar e cani  
La ricerca dei quattro dispersi in Abruzzo  
di **Giulio Fasano**  
a pagina 22

**VERDURA AVVENTURA**  
SCOPRI IL MONDO DELLE VERDURE SU VERDURACHEAVVENTURA.IT

## LA CRISI DI GOVERNO

# Fico deve vedere se Conte ha i voti

Incarico fino a martedì. «Parto da questa maggioranza». Battaglia nei Cinque Stelle sull'apertura a Renzi

### L'ULTIMA CHIAMATA

di Massimo Franco

Dietro l'«esplorazione» affidata dal capo dello Stato, Sergio Mattarella, al presidente della Camera, il grillino Roberto Fico, si indovina la sagoma della maggioranza uscente: incluse, forse, le *sifonettes* di Giuseppe Conte e di Matteo Renzi. È quello il recinto politico dal quale si cerca di ripartire, dopo due settimane e mezzo di crisi surreale. Per questo il compito è stato affidato a Fico e non alla presidente del Senato, Elisabetta Casellati, espressione dell'opposizione. Il tentativo è di formare un governo politico, proiettato verso le elezioni per il Quirinale del prossimo anno e verso la fine della legislatura nel 2023. Va sottolineato: il tentativo. Ma se questo è il progetto, e riesce, bisognerà spiegare bene che cosa è successo. I protagonisti dovranno motivare lo strappo consumatosi il 13 gennaio scorso, in piena pandemia. È l'unico modo per giustificare la permanenza della stessa maggioranza a Palazzo Chigi: sarà quello di cambiare molto, moltissimo nell'esecutivo: nella scelta dei ministri, nell'approccio alla crisi, nella gestione dei fondi europei. Ancora di più se alla fine dei colloqui di Fico dovesse emergere perfino l'eventualità di un incarico al premier uscente.

continua a pagina 4

Il capo dello Stato Sergio Mattarella ha affidato al presidente della Camera Roberto Fico un incarico esplorativo per verificare se ci sono i numeri per riuscire a trovare una maggioranza in Parlamento. La missione avrà tempo fino a martedì. «Parto da questa maggioranza» le parole di Fico. Il Movimento 5 Stelle litiga sull'eventualità di una riapertura al leader di Italia viva Matteo Renzi.

da pagina 2 a pagina 11

NEL 2018 AIUTÒ L'AVVOCATO PREMIER

### Il ritorno dell'esploratore

di Roberto Gressi

Roberto Fico tornerà a navigare in acque non facili. Dovrà evitare i «pugnatori» per trovare una maggioranza.

a pagina 4

### GIANNELLI



### La storia Martina Trevisan, numero 86, si racconta



Martina Trevisan, fiorentina di 27 anni, è la numero 86 della classifica mondiale di tennis

### «Il tennis, il mal di vivere L'amore mi ha guarita»

di Gaia Piccardi

Martina Trevisan ha battuto il Covid e prima ancora i disturbi alimentari. «L'amore mi ha guarita». Tennista, 27 anni, è la numero 86 al mondo. È a Melbourne per gli Open di Australia. «Messaggio di positività».

a pagina 25

### SETTEGIORNI

di Francesco Verderami

### E sullo sfondo la via istituzionale

I partiti sono al bivio tra i reset e default, tra la possibilità cioè di rilanciarsi e il rischio di eclissarsi. La crisi li ha cotti, tranne rare eccezioni, divisi al proprio interno e privi di spinta propulsiva.

continua a pagina 6

### INTERVISTA CON MELONI

### «La campagna acquisti è fallita Ora le urne»

di Paola Di Caro



La leader di Fdi Giorgia Meloni vuole andare al voto: «Campagna acquisti del governo fallita».

a pagina 11

REGIONI ARCURI SUI VACCINI: MANCANO ALTRE 300 MILA DOSI

## L'Italia va in giallo (Lombardia inclusa) Solo 5 in arancione

di Monica Guerzoni e Fiorenza Sarzanini

Da lunedì l'Italia non avrà più regioni in zona rossa. La Lombardia diventa gialla: riaprono ristoranti e bar ma fino alle 18. In arancione Puglia, Sardegna, Umbria, Sicilia e la provincia autonoma di Bolzano. L'indice Rt è sceso ancora sotto la soglia critica dell'1. Ieri 13.574 nuovi contagi e 477 vittime. Sul fronte vaccini c'è il via libera dell'Emas ad AstraZeneca e gli Usa sono pronti ad autorizzare il farmaco di J&J. In Italia si procede a rilento con le iniezioni: «Mancano 300 mila dosi», dice il commissario all'emergenza Domenico Arcuri.

da pagina 12 a pagina 15  
Caccia, De Bac, L. Salvia

### L'ANNO GIUDIZIARIO

### Magistratura, come recuperare la credibilità

di Giovanni Bianconi

Le toghe, per loro stessa ammissione, non hanno ancora recuperato credibilità. Ad un anno dallo scandalo delle nomine pilotate la magistratura cerca soluzioni. In gioco ci sono i destini dei cittadini che si rivolgono a un tribunale. Ieri a Roma l'inaugurazione dell'anno giudiziario. Gli gli omicidi, aumentano i femminicidi.

a pagina 21 Piccolillo

A PROPOSITO DI **KAMALA**  
**DAN MORAIN**  
in libreria SOLFERINO

### IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Il 30 gennaio 2020 l'Oms dichiarava l'emergenza Covid, suggerendo restrizioni alla mobilità. La sera prima, due turisti cinesi erano stati ricoverati a Roma, ma qualcuno ancora ci scherzava su e il signor Gennaro da Forcella affittava «o cinesi con la tosse, che per quindici euro tossisce alla Poste e ti fa saltare la fila». È passato un anno, eppure non sembra ieri: sembra un secolo fa. Certe volte mi sorprendo a chiedermi se è veramente esistita un'epoca in cui stringevo la mano a qualcuno e poi, con la stessa mano, prendevo un pezzo di pane e lo portavo alla bocca. Conservo ricordi confusi di gomitate in metropolitana e piedi pestati allo stadio. Un mio amico sostiene che il figlio frequentava le aule di un liceo e il sabato usciva di casa a mezzanotte per andare a

### L'anniversario

stiparsi con i suoi simili dentro luoghi non sanificati. Gli insegnanti, per dirla alla Pasolini, educavano con l'esserci e non solo con il parlare. Il distanziamento sociale era una critica, non un ordine. Le persone che incontravi per strada avevano la bocca in vista e ci si abbracciava e baciava senza pensarci su. Gli uffici erano abitati dall'uomo e la pausa pranzo nutriva una sterminata vegetazione urbana di bar, palestre, centri estetici. Lo sporto era un piacere, non ancora un dovere. I futurologi prevedevano che l'economia digitale avrebbe soppiantato quella fisica non prima del 2020. Nella maggioranza, Renzi si lamentava con tutti e tutti si lamentavano di lui. Ecco, almeno una cosa non è cambiata.

**Roger Abravanel**  
**aristo crazia 2.0**  
Una nuova elite per salvare l'Italia  
in libreria SOLFERINO





**Verdini torna a casa dopo meno di 3 mesi in cella su 6 anni e mezzo da scontare: "Rischia il Covid". Peccato che i contagi fuori siano molti più di quelli in carcere**



Sabato 30 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 29  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818 230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,70 con il libro "Per questo ho vissuto"  
Spedizione abb. postale DL 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 716/2009

#### MARCHETTE D'ARABIA

**Il "Rinascimento arabo": scandalo tra i deputati Ue**



● CANNIÒ E ROSINA  
A PAG. 6-7

#### FUGA NOTIZIE, 10 MESI

**Consip, Del Sette condannato: ora è Lotti che trema**

● LILLO A PAG. 10

#### CASO CSM-PALAMARA

**Gratteri: "Noi facciamo pulizia, altri poteri no"**

● MUSOLINO A PAG. 18

#### MULTA DA 30 MILIONI

**La Fca confessa: "Corrompenno sindacalisti Usa"**



● PALOMBI  
A PAG. 16

#### "FILM COMMISSION"

**Lega, una corsa a spostare la sede per salvare i soldi**

● MILOSA A PAG. 10

#### LE STRANE ALLEANZE

**Biden "snobba" la Merkel e punta a Francia e Cina**

● ADDINO  
A PAG. 17



**COVID-19** Nessuna Regione rossa, 5 arancioni, le altre gialle

## Arriva il vaccino Astrazeneca, ma Moderna taglia le sue dosi

■ Anche l'azienda inglese ottiene l'ok per chi ha più di 18 anni. Von der Leyen: "Adesso ci aspettiamo le quantità concordate con la Ue"

● CALAPÀ, MANTOVANI E VALENTINO CON I PARERI DI MASSIMO GALLI E SILVIO GARATTINI A PAG. 8-9



#### Poker col morto

● Marco Travaglio

**A**vertenza: quello che segue non ha nulla a che vedere con la nostra vita quotidiana al tempo della pandemia, dei vaccini e del *Recovery Fund*. Ma riguarda lo stallo politico creato dal leader più irresponsabile mai visto, che ha paralizzato tutto e tutti mentre si dovrebbe correre a razzo. E ha trasformato la crisi di governo in una partita a poker quando è salito al Quirinale e ha fatto il gioco delle tre carte, fornendo tre versioni della posizione di Iv: la più morbida a Mattarella, la più dura in sala stampa, una via di mezzo alle agenzie. Un truccetto da magliari per trattenere gli italomorenti tentati di mollarlo. Lo scopo era trasferire sul Colle il gioco al massacro e tirarla in lungo per far fuori Conte, spaccare M5S e Pd e separarli, impocheiare un'ammucchiata con pezzi di partiti sparsi (F1 e Lega incluse) e dirottare i fondi del *Recovery* verso le note lobby. Mattarella, con l'incarico di esplorazione a Fico, dà le carte, i tempi e la via alla partita.

Ma le partite a poker si giocano con le regole del poker, almeno per chi vuol vincere. Si comincia a carte coperte, senza muovere un muscolo facciale, e solo alla fine si va a vedere. Conte accetta la sfida e attende gli eventi in modalità Zen. I 5Stelle, la segreteria Pd, LeU e il nuovo gruppo Europetista stanno al gioco, alcuni con notevoli sacrifici personali dopo gli insulti subiti per due mesi da uno che dà del dittatore e del trumpiano a Conte, poi fa il barbaro d'orso del tiranno saudita che finanzia il *jihadi* e fa tagliare a pezzi i giornalisti liberi, a cui l'amico Biden ha sospeso le forniture di F-35; dà del giustizialista a Bonafede, poi intassa 60 mila euro dai garantisti di Riyad che mozzano le mani ai ladri, decapitano gay, infedeli e donne libere (chissà che ne dicono le fantastiche Bellanova, Boschi, Bonetti e Annibaldi). Tutti sanno che, se e quando siederà al tavolo con gli altri, ha sua bulimia di potere grande come il suo ego lo spingerà a sfasciare tutto con le solite pretese irricevibili. Dice bene Di Battista: l'"accollatore professionista, sentendosi addirittura più potente di prima, aumenterà le coltellate". Ma la narrazione dell'Innominabile, avallata da giornalisti e ciccisbei da *talk*, è che sono stati Conte&C. a cacciarlo per sostituirlo coi responsabili, ergo ora devono scusarsi e prepararsi in ginocchio. In questo momento, a inizio partita, chiunque metta un veto su Iv scopre le carte anzitempo e gli consente di tenere compatta la truppa. Sarà lui, a fine partita, seduto al tavolo col suo 2% insieme a tutti gli altri, a calare: cioè a rispettare i rapporti di forza oppure a rompere coi soliti veti. A quel punto i 46 ostaggi italomorenti decideranno se seguirlo fino al macello delle urne, oppure mollarlo e rendersi finalmente utili.

**LA CRISI I 5 STELLE NON DICONO NO A IV: "CONTE UNICO PREMIER"**

# Fico esplora, Renzi già prende la mira



#### PERCORSO MINATO

IL COLLE DÀ TEMPO FINO A MARTEDÌ. IL CAPO IV CHIEDE LA TESTA DI BONAFEDE E GUALTIERI. "BOSCHI? È INDAGATA...". DI BATTISTA E LEZZI CONTRO IL SUO RITORNO. ITALOVIVI IN SUBBUGLIO

● D'ESPOSITO, DE CAROLIS, MARRA, ROSELLI, SALVINI E ZANCA A PAG. 2-3-4-5

#### LE NOSTRE FIRME

● **Padellaro** Questioni personali a pag. 3 ● **Ranieri** Per chi lavora Renzi a pag. 13  
● **Lerner** Dietro Matteo d'Arabia a pag. 6 ● **Valentini** Ripartire dal Sud a pag. 13

#### TENERLE O RESTITUIRLE?

**Musci, cosa fare delle opere d'arte del colonialismo**

● BISON E MONTANARI A PAG. 19



#### CHE C'È DI BELLO

**Garrone dà le carte, il libro della Ciabatti e la serie sugli agenti**

● DA PAG. 20 A 23

#### La cattiveria

**Maiarella inetta Fico al Quirinale. Deve avere inteso male le indicazioni di Berlusconi**

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





# il Giornale



SABATO 30 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XVIII - Numero 25 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
SIR2024P1 | Grafica | sabbatini

DAL 1974 CONTRO IL CORO

ESPLODE LA GIUSTIZIA

## Toghe in campo «Ora indagate sulle accuse di Palamara»

Massimo Malpica e Felice Manti

■ L'effetto Palamara scuote i magistrati: «Serve chiarezza, basta spartizioni e capri espiatori». Ma l'Anm insorge: nel libro solo suggestioni.

con **Boschi** alle pagine 8-9

## COMMISSIONE PARLAMENTARE IL DOVERE POLITICO DELLA VERITÀ

di **Paolo Guzzanti**

Una commissione parlamentare d'inchiesta sulle deviazioni della magistratura partendo da tutto quanto l'ex giudice del Csm Luca Palamara ha testimoniato nella sua intervista ad Alessandro Sallusti ci sembra l'occasione unica da cui può ripartire la democrazia italiana, soffocata dal «Sistema» descritto da Palamara, secondo cui un gruppo di magistrati da decenni ha abusivamente preso il comando del Paese, sottomettendo le istituzioni, il libero corso della politica, l'economia e infine l'informazione, che ha coperto gli abusi di quei giudici. Siamo consapevoli che l'attuale Parlamento non ha la forza né la capacità tecnica di sostenere e votare una legge che istituisca una commissione d'inchiesta. Ci vorrà tempo, ma bisogna cominciare subito per fare comprendere al Paese che, se la democrazia non troverà la forza di liberarsi dal cappio che l'ha tenuta prigioniera per i decenni che vanno da Tangentopoli ad oggi, non ci sarà un altro modo di ripartire. È già successo con la scoperta delle macchinazioni di Licio Gelli e della P2, che erano solo un corpo estraneo alle istituzioni e non una parte delle istituzioni stesse.

La democrazia parlamentare italiana non è stata mai davvero l'oggetto del desiderio degli italiani e non terremo in questo breve spazio di ripercorrere la storia di questo amore senza passione e spesso infedele. Limitiamoci a dire che, diversamente da quanto è successo in Inghilterra, Stati Uniti, Francia, persino nella Germania sconfitta, in Italia la democrazia è stata per lo più una finzione burocratica con momenti di entusiasmo per alcuni partiti e leader. Un giovane filosofo inglese ha detto che soltanto i popoli di lingua inglese sono gelosi della loro democrazia perché sentono (...)

segue a pagina 8

# AL COLLE PER L'INCARICO FOGLIA DI FICO

Verificherà se la maggioranza tiene (e se le poltrone bastano). Ma la riapertura a Renzi fa esplodere M5s  
**Berlusconi: «Ora un governo dei migliori»**

Massimiliano Scafi

■ Il presidente della Camera Roberto Fico ha ricevuto dal capo dello Stato Sergio Mattarella il mandato di verificare se l'attuale maggioranza giallorossa ha i numeri per proseguire al governo del Paese. L'esponente grillino ha tempo 4 giorni per accertare numeri,

programmi (e poltrone). Così, mentre Giuseppe Conte tratta con Italia Viva sul possibile Ter, esplose il caso 5 stelle: la riapertura del reggente Vito Crimi a Matteo Renzi fa esplodere la rabbia di Di Battista: «Così arriverdoci e grazie».

con **servizi** da pagina 2  
a pagina 7

## SVELATI GLI «OMISSIS» DEL CONTRATTO

### Vaccini, dalla Ue 870 milioni e zero penali per AstraZeneca

Fausto Biloslavo

a pagina 13

## MISTERI

A destra una pagina del contratto tra la Ue e AstraZeneca pubblicato ieri. In serata gli omissis sono poi stati desecretati: la Ue ha pagato 870 milioni di euro, ma in caso di mancate forniture al massimo può sospendere il saldo



segue a pagina 8

## I RETROSCENA

### Quei quattro giorni che logorano Conte

di **Adalberto Signore**

Quattro giorni. Questo il timing imposto da Sergio Mattarella alla crisi. Quasi cento ore per tenere in vita il Conte ter o per continuare a logorare ancora - e definitivamente - il premier dimissionario. Tutto, o quasi, dipenderà da Matteo Renzi, che ha davanti due strade. La prima (...)

segue a pagina 3

### Quelle telefonate per convincere Iv

di **Augusto Minzolini**

Cantava Giorgio Gaber: «Il Conformista è un uomo a tutto tondo che si muove senza consistenza. Il Conformista s'alena a scivolare dentro il mare della maggioranza. È un animale assai comune che vive di parole da conversazione». Ancora: «E quando ha voglia di pensare pensa (...)

segue a pagina 5

## LO SCONTRO SUL VIAGGIO IN ARABIA DELL'EX PREMIER

### Salamelecchi al saudita, bufera su Matteo

di **Gian Micalessin**

a pagina 5

## BRACCIO DI FERRO CON IL CTS

# Virus, vincono le Regioni Lombardia e Lazio gialle

Lodovica Bulian

■ Le Regioni vincono il braccio di ferro con governo e Cts. Teri il ministro della Salute Roberto Speranza ha infatti firmato l'ordinanza che decreta il ritorno da lunedì in zona gialla. Arancioni solo Puglia, Umbria, Sardegna, Sicilia e Bolzano.

a pagina 10

## CONIUGI SPARITI

### Benno in carcere Così il super-figlio è diventato killer

di **Karen Rubin**

In rete c'è un filmato che riprende Benno Neumair mentre si inietta sostanze anabolizzanti. Se sarà confermato che è l'assassino dei suoi genitori entrerà nella lista dei figli che hanno ucciso il padre, la madre o entrambi senza pietà. Non è un novello Pietro Maso, non somiglia a Erika De Nardo e non sembra avere la personalità di Ferdinando Carretta. Ricorda invece il bodybuilder che sfregò con l'acido la sua ex fidanzata. Non per l'amore perso ma perché era un narcisista che non accettava di essere stato lasciato.

con **Materi** a pagina 16

## ESCE IL (DELUDENTE) «LE NOSTRE VERITÀ»

### Kamala, presidente di fatto ma scrittrice soporifera

di **Tony Damascelli**

La copertina offre un'immagine rassicurante. Il sorriso vero di Kamala Harris, la bianca camicia aperta sul collo dove risaltano due giri di perle, così come di perle sono gli orecchini, inquadrano soltanto il volto, per evitare le speculazioni scaturite dopo la fotografia ufficiale dell'insediamento, tra scarpe (...)

segue a pagina 14

## LESSICO DELL'ODIO

### Il neo-vocabolario femminista dove «man» è una parolaccia

di **Giulia Bignami**

La furia iconoclasta non risparmia la lingua. Sulla scia del #metoo, infatti, sono state coniate decine di nuove parole dispregiative con il prefisso *man-*, uomo. Da *mansplaining*, la tendenza dei maschi a spiegare le cose alle donne, a *maninterrupting*, l'interruzione prepotente dei discorsi femminili.

a pagina 34

a pagina 32

## FESTIVAL AL BIVIO

### Sanremo nel caos Amadeus, ministri e Rai litigano

di **Laura Rio**

a pagina 34

IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALE I VEDI GERENZA  
SPEDIRE IN ABBONAMENTO IL LIBRO CON IL GIORNALE NEI MESSAGGI

i libri de **il Giornale**

In edicola **«Gli architetti di Auschwitz»**

# IL GIORNO

SABATO 30 gennaio 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**CRASTAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

Montichiari, l'inchiesta su due morti sospette

**Il primario sotto accusa:  
mai fatte quelle iniezioni  
Disposti altri accertamenti**

Raspa a pagina 15



**DOMANI IN REGALO**  
SPECIALE  
ITINERARI  
+  
WEEKEND

QNTinerari  
ALL'INTERNO  
FOCUS  
GREEN  
MOBILITY  
WEEKEND

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Torna il giallo, riaprono bar e ristoranti

Da lunedì cambiano colore Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e Lazio. Nessuna regione rossa, cinque arancioni  
Il ministero: situazione in lento miglioramento. Via libera dell'Em a al vaccino AstraZeneca, ma ora taglia i rifornimenti Moderna da pag. 10 a pag. 13

Le prospettive della crisi

**Ecco perché  
tutti i giochi  
sono aperti**

Bruno Vespa

**P**artiamo da un punto fermo. Matteo Renzi farà il possibile perché Giuseppe Conte non resti a Palazzo Chigi. Coperto dal 'niente di personale', il senatore di Rignano cercherà d'irritare Conte in una ragnatela sfidente di temi, problemi, richieste ai quali le risposte non saranno mai giudicate soddisfacenti. Escludendo le elezioni anticipate, che non gli convengono, Renzi ha la prima scelta in un governo diretto da Franceschini, la seconda in un governo di unità nazionale (Cartabia, per esempio), la terza in un nuovo governo Conte in cui Italia Viva faccia un bottino da lanzichenecchi.

Continua a pagina 2

MATTARELLA RIPARTE DALLA VECCHIA MAGGIORANZA E INCARICA FICO  
I GRILLINI APRONO A RENZI MA SI SPACCANO. SALVINI: QUI SI PERDE TEMPO

### L'ESPLORATORE



Roberto Fico, 46 anni

Servizi da p. 3 a p. 6

DALLE CITTÀ

Milano

**Delitto Pozzi  
La figlia assolta  
ma condannata  
per lesioni**

Giorgi nelle Cronache

Milano

**Sedotto via chat  
La serata romantica  
finisce in ricatto**

Palma nelle Cronache

Lodi

**Lutto all'Icr:  
muore erede  
del fondatore**

D'Elia nelle Cronache



**Il detective dei mari: letali morbilli e rumore  
«Il killer delle balene?  
La plastica non c'entra»**

Bartolomei a pagina 20



**L'attrice 58enne sfilava in passerella a Parigi  
Il lifting di Demi Moore  
Fan perplessi: non è lei**

Ponchia a pagina 21



LUXURY **IL** LIVING®  
FACTORY STORE

Uno spazio dedicato  
all'arredamento di lusso  
A condizioni speciali prodotti  
da manifestazioni,  
allestimenti e set fotografici

FORLÌ - via D. Martoni, 54  
forli@luxurylivinggroup.com  
T. 0543 791998



**Alias**  
**PIAZZA TAHIR 2011-2021** lo street artist egiziano Mohamed Fahmy, conosciuto come Ganzeer, animatore dell'insurrezione con i suoi disegni, racconta dall'esilio le condizioni del paese



**Domani su Alias D**  
**DON DELLO** parla del suo ultimo romanzo, «Il silenzio»: un blackout paralizzava Manhattan, e la tecnologia soccombe alla propria vulnerabilità



**Culture**  
**HAROLDO CONTI** Toma in libreria «Mascaró», il romanzo avventuroso dello scrittore «desaparecido»  
 Francesca Lazzarato pagina 10

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

SABATO 30 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 25

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

# il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

UN ESPLORATORE NELLA GIUNGLA DI RENZI

NORMA RANGERI

Per ridare presto un governo al Paese, gravato dal peso di una triplice crisi, pandemica, sociale e economica, elencate dal Capo dello Stato in questo ordine, ieri sera, alla fine delle consultazioni, il presidente Mattarella ha conferito un mandato esplorativo al presidente della Camera, Roberto Fico, per verificare la serietà «della prospettiva emersa di una maggioranza politica, a partire dai gruppi del governo precedente».

Siamo così spettatori di un *digi-vu* che ci riporta al 2018 quando, per verificare la possibilità di un governo Pd-5Stelle, il Presidente della Repubblica chiamò proprio Fico a esplorarne la fattibilità. Un tentativo che Renzi fece saltare, seduto sulle poltroncine di un talk-show, con un altro dei suoi *diktat*: mai con i 5Stelle. Oggi aggiornata: vale reiro Conte.

Scompare, dalle parole di Mattarella, la probabilità di elezioni anticipate, richieste dalle opposizioni, perché la drammatica situazione determinata «dalle tre emergenze» richiede immediati provvedimenti di governo. Ma non è affatto scontato che il tentativo di Fico, con Renzi capace di tutto, riesca e che dunque sia altresì scomparsa l'eventualità di un governo istituzionale. Certo la credibilità, e diciamo pure la dignità, non è tra le principali virtù dell'artefice di questo terremoto e meno che mai in questo momento, con una crisi che fa ballare, sul suo cinesimo, un Paese stremato. Un politico a tal punto spregiudicato da volare a Riad, nel bel mezzo della crisi politica da lui scatenata, per un'osannante intervista al principe bin Salman, in cambio di lauto compenso.

È capita che l'imbarazzante scenetta, tra il leader di Italia viva e il dispotico capo del regime saudita, arrivi sui giornali nel giorno in cui, invece, proprio questo governo che Renzi vorrebbe rottamare prende la decisione storica di sospendere la fornitura di armi all'Arabia Saudita. Una notizia di rilievo non solo nazionale, ma che ha un indubbio riflesso sui protagonisti di queste giornate bollenti. Se non altro perché dice quanto è indigesto il rospe da indagine pur di ristabilire le condizioni per una conferma della maggioranza di governo proprio con chi ne ha provocato la crisi.



**Caduta veti**

La crisi forse ad una svolta: il presidente della repubblica Mattarella dà mandato a Fico di «verificare la maggioranza attuale». L'esplorazione ha tempo fino a martedì. I vertici dei 5 stelle blindano Conte e tolgono il veto su Renzi. Il no di Di Battista. Le condizioni di Italia viva pagine 2,3

REVOCA DELLE ESPORTAZIONI VERSO I GUERRAFONDAI DEL GOLFO

## Basta bombe italiane sullo Yemen

Il governo italiano ha accettato di cancellare definitivamente le forniture di armamenti all'Arabia Saudita e agli Emirati arabi uniti, quelle autorizzate dopo l'inizio del conflitto in Yemen e non ancora consegnate: oltre 12.700 bombe sottratte agli arsenali della

coalizione sunnita che dal marzo 2015 conduce la sua guerra contro i ribelli houthi, bombardando anche scuole e ospedali. Centomila morti dopo, l'Italia applica finalmente la legge 185 del 1990, che vieta la vendita di armi a paesi coinvolti in

conflitti armati e violazioni dei diritti umani.

La gioia delle organizzazioni che da anni si battono per questo risultato storico, da Amnesty alla Rete Italiana Pace e Disarmo. E ora riconversione «pacifista» della fabbrica Rwm di Domusnovas, in Sardegna.

GHIARA CRUCIATI A PAGINA 4

SENTENZA STORICA ALL'AJA

## Shell paghi per il disastro Nigeria

Il colosso petrolifero Royal Dutch Shell condannato a risarcire tre agricoltori del Delta del Niger per gli sversamenti di greggio che hanno reso steri-

li i loro terreni e avvelenato i pesci. Un sentenza inedita che farà storia, almeno per quanto riguarda il diritto ambientale.

DANIELA PASSERI A PAGINA 9

**Arabia Saudita**  
 Alla faccia del «Rinascimento»  
 Riccardo Noury PAGINA 15

**Il governo e i Saud**  
 La «svolta» pacifista in piena crisi  
 Francesco Strazzari PAGINA 4

**Yemen e non solo**  
 La licenza di uccidere delle armi italiane  
 Giorgio Beretta PAGINA 5

**PUBBLICATO IL CONTRATTO AstraZeneca senza scuse. L'ok dell'Ena**



Dopo il pressing di Brussels AstraZeneca acconsente alla pubblicazione del contratto, che nonostante gli omissis svela le mancanze. L'Ena approva il vaccino dell'azienda anglo-svedese, ma restano i dubbi per gli anziani. Anche Moderna taglia le forniture: -20% all'Italia.  
 CAPOCCI, POLICE ALLE PAGINE 6, 7

MATTEO AMATI  
 PIERO BEVLACQUA  
 ROBERTO DE ANGELIS  
 VEZIO DI LUCIA  
 PAOLO GELSONI  
 GAFFANO LA MANNA  
 FILIPPO LA PORTA  
 ENZO SCANDURRA  
 ALESSANDRA VALENTINELLI  
 MARISA SCICA VE' LADRI

**ROMA: UN PROGETTO PER LA CAPITALE**

A CURA DI PIERO BEVLACQUA  
 E ENZO SCANDURRA

**Lele Corvi**

PARE CHE I CONTAGI SIANO SCOTTOSI ANZI DEL 50%  
 CHISSÀ SE ORA IN YEMEN MEZZO VILTO O MEZZO PIENO

LELE CORVI

10130  
 9 770025 215017





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXXI-N° 98 ITALIA SPECIFICHE DI ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 1036, L. 66/2010

Fondato nel 1892



Sabato 30 Gennaio 2021

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

AVISSA E PRECISA, "IL MATTINO" - "IL 98PM" - EURO 102

### Il Festival nel caos

#### Sanremo, Amadeus a un passo dall'addio

#### I discografici: resisti

Federico Vacalebre a pag. 17



### Domani il Parma

#### Gattuso, contro la crisi schiera il tridente

#### ma è allarme attacco

Pino Taormina a pag. 18



# La mina 5Stelle sul Conte ter

►Mattarella: «Si può partire dall'attuale maggioranza». Fico esploratore, M5S apre a Iv ma si spacca  
►Rimpasto profondo e Recovery, le condizioni di Renzi. Resta l'ipotesi di un governo istituzionale

### Punto di Vespa

#### LE VARIABILI DI UNA PARTITA ANCORA DA IX2

Bruno Vespa

Parliamo da un punto fermo. Matteo Renzi farà il possibile perché Giuseppe Conte non resti a Palazzo Chigi. Coperto dal "niente di personale", il senatore di Rignano cercherà d'irredire Conte in una ragnatela sfidente di temi, problemi, richieste ai quali le risposte non saranno mai giudicate soddisfacenti. Escludendo le elezioni anticipate, che non gli convengono, Renzi ha la prima scelta in un governo diretto da Franceschini, la seconda in un governo di unità nazionale (Cartabia, per esempio), la terza in un nuovo governo Conte in cui Italia Viva faccia un bottino da lanzichenecchi.

Continua a pag. 39

Sul Conte ter la mina dei cinque stelle. Il capo dello Stato Mattarella: crisi grave, subito un governo, verificare se c'è la maggioranza uscente. E dà al presidente della Camera il mandato di esploratore. Fico riferirà martedì: M5S apre a Italia Viva ma si spacca. Da Renzi arrivano le condizioni: rimpasto e Recovery. Il premier dimissionario consapevole di essere nelle mani di Matteo; e i suoi dicono: «Si sente disarmato». Resta l'ipotesi di un governo istituzionale.

Centi, Gentili e servizi da pag. 2 a 5

### Il personaggio

#### Roberto, il posillipino volto soft del grillismo

Mario Ajello a pag. 3



### Il retroscena

#### Fi, fronda "responsabili" pressing su Carfagna

Valentino Di Giacomo a pag. 5



### L'ora dei mediatori

#### Il partito trasversale dei pacificatori tra i galli nel pollaio

Emilio Fabio Torsello

Il partito dei pacificatori nella coalizione delle fitt: i mediatori di Iv, Pd e M5S hanno in comune l'obiettivo di evitare il voto. Anche nel centrodestra non mancano i pontieri se la maggioranza non basta.

A pag. 6

### Il gap con il Nord

#### La Svimez: Recovery più fondi al Sud e Ponte sullo Stretto

Nando Santonastaso

Una governance per progettare e realizzare opere strategiche finanziate dall'Ue per ridurre il divario Nord-Sud, come il Ponte sullo Stretto di Messina: l'idea parte da Svimez.

A pag. 7



## Comune di Napoli al verde resta la bandiera strappata

Paolo Barbuto in Cronaca

### Le idee

#### Primavera araba, dieci anni dopo un sogno sfiorito

Bernard E. Selwan Khoury

Dieci anni fa iniziava quella che, con toni ottimistici quanto prematuri, la stampa occidentale definì "Primavera Araba", prendendo spunto sia dalla cosiddetta Primavera dei Popoli - europei - del 1948 che dalla cosiddetta Rivoluzione Arancione del 2004. In Ucraina, la cui memoria era ancora viva, nel 2011, quando disagio sociale e mancanza di prospettive offrirono le condizioni storiche adeguate per pensare che anche nel mondo arabo potesse scattare un vero nuovo.

Continua a pag. 38

### Se il capitalismo della Cina imita Keynes

Francesco Barbagallo

La crisi della liberaldemocrazia a Occidente è stata provocata essenzialmente dalla progressiva distruzione, realizzata nell'ultimo mezzo secolo, dei due pilastri che il grande economista-trotsky Adam Smith aveva innalzato nel Settecento a sostegno della espansione del libero mercato: la morale e lo Stato. A Oriente si è verificato invece, nell'ultimo quarantennio, una decisiva espansione del mercato, ma in un rapporto più equilibrato col potere dello Stato.

Continua a pag. 39

## Licei, caos Campania su regole e nuovi orari Slittano le riaperture

►In molti Comuni ordinanze dei sindaci per lasciare chiuse le aule. I timori di De Luca: rischio zona rossa

Adolfo Pappalardo alle pagg. 9 e 11

### Il focus

#### Mortalità e dati sbagliati tutti i numeri del disastro Lombardia

Gigi Di Fiore

Undici mesi di morti record, dati sbagliati e scelte in affanno. La Lombardia, la più colpita dal Covid, è al centro di polemiche e inchieste.

A pag. 9

### I vaccini

#### AstraZeneca, sì dell'Ue ma dubbi sugli over 65 L'Italia rivede il piano

Marco Evangelisti

Vaccino AstraZeneca, «il limite di età dovrebbe essere a 65 anni». Dalla decisione dipenderà il nuovo piano vaccinale.

A pag. 8

### L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

## LAILA

40 mg capsule morbide  
Farmacologia innovativa

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

SONNO DISTURBATO    PENSIERI COSTANTI







# Il Messaggero



210 € 1,40 ANNO L.43 - N° 28 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 30 Gennaio 2021 • S. Martina

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**La fiction**  
«Ora Zorro sono io»  
Una giovane rivale  
vuole la sua maschera  
per diventarne l'erede  
Brandolini a pag. 22



**I nodi giallorossi**  
Roma, stop allo scambio  
tra Dzeko e Sanchez  
E il gm Pinto incontra  
il manager di Sarri  
Carina e Trani nello Sport



**Il Messaggero**  
**PATENTE E LIBRETTO**  
[motori.ilmessaggero.it](http://motori.ilmessaggero.it)

**La guerra del siero**  
L'ideologia  
europeista  
e gli errori  
sul Covid

Luca Ricolfi

Non è da oggi che, nel dibattito politico, l'euro-pelismo viene agitato come una discriminante fondamentale. Da una parte le forze che credono nel progetto europeo, dall'altro i nemici dell'Europa, di volta in volta qualificati come sovranisti, anti-europei, euro-sceettici.

Ma negli ultimi giorni la tendenza a trattare l'euro-pelismo come una categoria politica si è accentuata, con la ripetuta evocazione di una fantomatica "maggioranza Ursula", in cui dovrebbero riconoscersi le forze che - nel Parlamento di Strasburgo - hanno reso possibile l'elezione di Ursula von der Leyen alla guida della Commissione europea.

Il tutto con la folkloristica, per non dire grottesca, appendice del drappello di "responsabili" che, in Senato, si auto-ridenominano "europeisti", suscitando lo sconcerto di Emma Bonino e del suo partito (+Europa), sicuramente il più coerente all'effere del sogno europeo.

Ma ha ancora senso distinguere fra europeisti e anti-europeisti? Su un piano descrittivo forse sì. In effetti il grado di severità delle critiche all'Europa è molto variabile. Il Pd e +Europa sono molto indulgenti, Lega e Fratelli d'Italia molto severi. Quanto alle altre forze politiche quel che le distingue è soprattutto il tipo di critiche che rivolgono all'Europa.

Continua a pag. 25

## Lazio, giallo con beffa: si riapre ma da lunedì

► In arancione solo Umbria, Sicilia, Puglia Sardegna e Bolzano

ROMA Italia di nuovo tendente al giallo, mentre l'RT cala. Solo 4 regioni saranno ancora in area arancione. Il Lazio giallo da lunedì.

Malfacano e Mozzetti alle pag. 8 e 9



Spalti pieni, il tennis riparte

In 4 mila sugli spalti al torneo di tennis di Adelaide (foto EPA)

L'Italia cambierà il piano vaccinale

AstraZeneca, ok solo per gli under 65  
Contratti capestro: meno dosi alla Ue

ROMA L'ok al vaccino di AstraZeneca è arrivato ma con la raccomandazione di non usarlo per le persone di età superiore a 65 anni. L'Italia per questo motivo che si assomma a tutti gli altri ritardi sta modi-

ficando il piano vaccinale. Intanto l'Europa rischia di rimanere a corto di vaccini. Il motivo? Il ritardo dei contratti e il fatto che siano con poche garanzie. Evangelisti e Melina alle pag. 10 e 11

## Ci prova Fico, M5S spaccato

► Mandato esplorativo al presidente della Camera. Mattarella: «Crisi grave, subito un governo»  
La fronda grillina minaccia la scissione: mai con Iv. Salvini per le larghe intese, Meloni si smarca



### Percorso in salita

Il presidente della Camera Roberto Fico al Quirinale (foto EPA)

Ajello a pag. 3

ROMA Il presidente Mattarella ha scelto il presidente della Camera Fico per un mandato esplorativo: «Crisi grave, subito un governo».

Servizi da pag. 2 a pag. 7

Il premier uscente

Delusione Conte: sperava di essere chiamato per primo

Alberto Gentili

Ancora un'ora prima che Sergio Mattarella conferisse a Roberto Fico il compito di verificare l'esistenza in vita della maggioranza rosso-gialla, Giuseppe Conte confidava che l'incarico esplorativo venisse affidato a lui. E alla fine l'ormai ex premier non ha trattenuto un moto di disappunto.



A pag. 2

Italia viva

Renzi alza il prezzo L'alternativa: esecutivo tecnico

Marco Conti

Un vero Recovery e nuovi ministri, è il prezzo di Renzi per non arrivare al governo istituzionale. Italia Viva spinge infatti su giustizia, Recovery Plan e scuola e dunque i ministri Alfonso Bonafede, Roberto Gualtieri e Lucia Azzolina sono pesantemente a rischio.



A pag. 3

## Bolzano, fermato il figlio dei coniugi scomparsi Benno inchiodato dalla fidanzata

Michela Allegri

Si è costituito, andando spontaneamente in Procura, quando ha saputo dai suoi avvocati che sarebbe stato fermato. Ma Benno Neumair, il figlio della coppia bolzanina scomparsa ormai da quasi un mese, non ha confessato di avere ucciso i genitori. L'accusa che lo ha portato in carcere in attesa della convalida del fermo, comunque, è duplice omicidio aggravato e occultamento dei cadaveri. A incastrarlo una dichiarazione della fidanzata.

A pag. 15

**Torino: lei voleva lasciarlo**  
Uccide la moglie e il figlio poi giù dal balcone: si salva



TORINO Il consueto folle e drammatico copione. Lei vuole separarsi e lui la uccide. Alessandro Vito Riccio ha aggredito Teodora Casassina (39 anni, sua coetanea) e il figlioletto Ludovico (di soli 5 anni) colpendoli con tutto quello che ha trovato in casa e uccidendo entrambi.

Nicola a pag. 15

VERGINE, IL SEGNO CHE PUÒ USARE

Buongiorno, Vergine! Voi meglio di altri avete attraversato gennaio senza perdere importanti posizioni, il settore del lavoro e degli affari continua con stelle ottime anche in febbraio, perciò regalatevi due giorni d'amore. Ancora calma del fuoco del Leone, arriva Luna nel segno e si unisce a Venere e Marte, non sarebbe meraviglioso iniziare febbraio con un amore ritrovato?

© SERVIZIO DI PSICOMATIA L'oroscopo all'interno

## Facebook oscura il profilo dei piccoli investitori Gamestop vola, Fb vuole fermarla

Roberta Amoroso

Scendono in campo i poteri forti a Wall Street per fermare i piccoli investitori del trading-online, da giorni alla conquista di Gamestop, che si coordinano sui social media, incluso Reddit, e utilizzano app di trading come Robinhood, per mettere in ginocchio i grandi fondi speculativi che avevano scommesso su aziende in difficoltà. I titoli di Gamestop hanno ripreso a salire vertiginosamente. E Facebook oscura il profilo dei piccoli investitori.

A pag. 21

«Lo abbiamo salvato dal crack»  
«Trump? Con noi da 40 anni»  
La rivelazione dell'agente Kgb



Flavio Pompetti

I servizi segreti russi hanno coltivato relazioni con Donald Trump nell'arco di quarant'anni. Lo rivela il giornalista investigativo Craig Unger dopo avere parlato con uno 007 del Kgb: «Era un nostro uomo».

A pag. 13

\* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardano con altri quotidiani non accoppiabili nei presenze di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20. In domenica con Tattometro € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40. nel Mezzogiorno, il Messaggero • Primo Piano N. 5 € 1,20 nelle presenze di Bari e Foggia. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40.



# il Resto del Carlino

SABATO 30 gennaio 2021  
1,80 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

**CRASTAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

L'intervista: Davide Cassani

«Emilia Romagna, il rilancio del turismo parte dallo sport»

Arminio a pagina 15



**DOMANI IN REGALO**  
SPECIALE ITINERARI + WEEKEND  
ALL'INTERNO FOCUS GREEN MOBILITY  
QNTinerari  
QNTWEEKEND

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Torna il giallo, riaprono bar e ristoranti

Da lunedì cambiano colore Lombardia, Emilia Romagna, Marche, Veneto e Lazio. Nessuna regione rossa, cinque arancioni. Il ministero: situazione in lento miglioramento. Via libera dell'Em a al vaccino AstraZeneca, ma ora taglia i rifornimenti Moderna

Servizi  
da p. 10 a p. 13

Le prospettive della crisi

Ecco perché tutti i giochi sono aperti

Bruno Vespa

**P**artiamo da un punto fermo. Matteo Renzi farà il possibile perché Giuseppe Conte non resti a Palazzo Chigi. Coperto dal 'niente di personale', il senatore di Rignano cercherà d'irritare Conte in una ragnatela sfidente di temi, problemi, richieste ai quali le risposte non saranno mai giudicate soddisfacenti. Escludendo le elezioni anticipate, che non gli convengono, Renzi ha la prima scelta in un governo diretto da Franceschini, la seconda in un governo di unità nazionale (Cartabia, per esempio), la terza in un nuovo governo Conte in cui Italia Viva faccia un bottino da lanzichenecchi.

Continua a pagina 2

MATTARELLA RIPARTE DALLA VECCHIA MAGGIORANZA E INCARICA FICO I GRILLINI APRONO A RENZI MA SI SPACCANO. SALVINI: QUI SI PERDE TEMPO

### L'ESPLORATORE



Roberto Fico, 46 anni

Servizi  
da p. 3 a p. 6

DALLE CITTÀ

Bologna, solidarietà dai politici

**Agenti aggrediti in Bolognina, la condanna del Viminale**

Tempera in Cronaca

Bologna, il caso

**Paura al Savena, baby gang armata 'assalta' una scuola**

Servizio in Cronaca

Calcio, Bologna in campo alle 15

**Arriva il Milan: Sinisa sogna di fermare una big**

Servizi in Cronaca



Il detective dei mari: letali morbilli e rumore

«Il killer delle balene? La plastica non c'entra»

Bartolomei a pagina 20



L'attrice 58enne sfilava in passerella a Parigi

**Il lifting di Demi Moore Fan perplessi: non è lei**

Ponchia a pagina 21



LUXURY LIVING  
FACTORY STORE

Uno spazio dedicato all'arredamento di lusso  
A condizioni speciali prodotti da manifestazioni, allestimenti e set fotografici

FORLÌ - via D. Martoni, 54  
forli@luxurylivinggroup.com  
T. 0543 791998

GEAR nuova concessionaria OPEL

SABATO 30 GENNAIO 2021 IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL € 1,00 in Liguria, AL € 1,00 in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 25, DOMINA 2018 - SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità: IL SECOLO XIX e RADIO 97. Tel. 010.5388.200 www.manzoniconline.it

Incarico a Fico per ricucire la maggioranza

Sarà Roberto Fico a dover "esplorare" il sentiero che porta a un terzo governo Conte. Sergio Mattarella ha affidato al presidente della Camera il mandato di verificare questa possibilità. Ha tempo fino a martedì per ascoltare e mediare. Per capire, in particolare, se le condizioni di Italia Viva consentiranno un nuovo accordo con lo stesso premier. Il capo dello Stato ha detto che «è emersa la prospettiva di una maggioranza politica composta a partire dai gruppi che sostenevano il governo precedente», ma che «questa disponibilità va verificata nella sua concreta praticabilità». Non si è fidato, insomma, di conferire subito un incarico pieno a Conte, rischiando di bruciare nell'impervio confronto con Italia Viva.

IL COMMENTO FRANCESCASCHIANGHI SI VA AVANTI PIANO MA DEVONO FINIRE DOPPIE E TRIPLI GIOCHI

Alla fine di una settimana di passione, una sorta di pellegrinaggio laico della democrazia per tentare di trovare nelle mani del Capo dello Stato la rotta da seguire, le indiscrezioni della vigilia si confermano con il mandato esplorativo a Roberto Fico. È dunque il presidente della Camera, il capofila dell'ala di "sinistra" del Movimento Cinque stelle, a dover prendere per mano le forze politiche.



Il presidente della Camera, Roberto Fico, annuncia il suo mandato esplorativo

IL CASO Francesco Grignetti Omaggio al Sultano in Arabia Saudita È polemica su Renzi

L'ARTICOLO / PAGINA 7

ROLLI



I NUOVI PROVVEDIMENTI SCATTANO DA LUNEDÌ. L'ALLARME DI BASSETTI: «SERVE ATTENZIONE, SE SARÀ UN HAPPY HOUR SI CREERANNO ALTRI FOCOLAI»

La Liguria torna in zona gialla Aperti ristoranti, bar e musei

Ordinanza di Speranza dopo un braccio di ferro con le Regioni. Toti: «Ha prevalso il buonsenso»

Previsioni e auspici sono stati rispettati: la Liguria, da lunedì, tornerà ad essere gialla, così come buona parte del resto d'Italia. In arancione rimangono Sicilia, Provincia di Bolzano, Sardegna, Puglia e Umbria. Un po' di ossigeno per bar e ristoranti liguri. Da lunedì a venerdì riaprono anche i musei. «Ha prevalso il buonsenso», ha detto il governatore Giovanni Toti.



Don Alvise Leidi e, a destra, don Gregorio Cimena Cibaka, sacerdoti di Santa Maria della Cella a Sampierdarena

IDATI DELL'ISS Maria Berlinguer Dalla mappa dell'Italia scompare il rosso Rte e ricoveri in calo

Nessuna regione è in rosso. Cinque sono ancora in fascia arancione, tutte le altre in giallo. Il dato premia il mini-lockdown di Natale, ma l'Iss avverte: il numero di morti resta alto.

LE NOSTRE INIZIATIVE

Domani "Specchio" il settimanale che riflette la realtà



Domani in edicola con Il Secolo XIX il nuovo settimanale "Specchio". Un nuovo strumento pensato per i nostri lettori che riflette la realtà. E fa riflettere. In abbinamento obbligatorio con un soprapprezzo di 50 centesimi.

LOTTERIA DEGLI SCONTRINI, SI PARTE: LE REGOLE DEL NUOVO CONCORSO. GRATIS L'INSERTO / LUNEDÌ 1 FEBBRAIO

AURUM! COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R

BUONGIORNO Il primo passo. Non sono di quelli innamorati del #metoo, il più recente movimento femminista (spero la definizione non sia offensiva). Ne condivido tuttavia molte rivendicazioni, ma non l'interessa, e trovo pessimi i frequenti metodi inquisitori. Se però fossi una donna non sarei precisamente soddisfatta (oppure soddisfatto, perché non lo sono neanche da uomo) delle scene viste alle consultazioni del Quirinale. E vero, due donne, la mia amata Emma Bonino e Loredana De Petris di Leu, che ho conosciuto come parlamentare combattiva e preparata, hanno parlato a nome dei loro gruppi, e di donne se ne sono viste parecchie, anche una leader di partito, Giorgia Meloni, e di uno dei partiti più rilevanti. Ma spesso sembravano fungere da alibi. Pure Teresa Bellanova e Elena Bonetti, che accompagnavano Matteo Renzi, sono rimaste zitte a fianco del capo, in replica della conferenza stampa in cui furono annunciate le dimissioni da ministrare, ma non avemmo la grazia di sentire la loro voce. Tantomeno sarei soddisfatto del Pd, che in cent'anni di vita, dalla nascita del Pci a oggi, mai ha avuto un segretario donna e nonostante predichi la parità di genere, anche con accenti accademici, e da Sergio Mattarella è salito con quattro uomini e una donna. Golpa mia, non ricordavo chi fosse. Poi l'illuminazione: è la presidente del partito, Valentina Cuppi, sindaco di Marzabotto. Molto simbolica la città, per la strage nazista, e parrebbe molto simbolica lei. Mentre scendevano lo scalone per andarsene, i quattro uomini stavano davanti e lei dietro, ultima. Di cedere il posto non se ne parla, ma non cedere neanche il passo la dice lunga.

NUOVO BANCO METALLI AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO. APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00 WWW.BANCO-METALLI.COM





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Gli aiuti europei**  
Confindustria: «Il Parlamento corregga il Recovery Plan»

Nicoletta Picchio  
— a pagine 5



**Siderurgia**  
Ex Ilva, via libera dalla Ue a società con Invitalia e ArcelorMittal

Meneghelli e Palmiotti  
— a pagine 11

**varco**  
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO

PRESENTA  
**FORD APPROVED**  
L'USATO CHE SEMBRA USCITO DALLA FABBRICA

Varco FordStore Milano - [fordvarco.it](http://fordvarco.it)

FTSE MIB 21572,53 -1,57% | SPREAD BUND 10Y 117,80 +0,40 | €/€ 1,2136 +0,37% | ORO FIXING 1863,80 +0,54% | **Indici&Numeri** → PAGINE 40-43

## Cartelle fiscali, ancora un mese di tregua

### RISCOSSIONE

Un decreto legge sposta a fine febbraio la ripresa di cartelle, avvisi e pignoramenti

Scontro sulla ipotesi di nuova rottamazione spinta dal M5S: si rimanda al nuovo governo

Edizione chiusa in redazione alle 22

Silva il 28 febbraio il termine per l'invio di parte dell'agenzia delle Entrate. Riscossione di quasi 50 milioni di cartelle esattoriali. L'altro decreto del Consiglio dei ministri per scagionare la scadenza il lunedì prossimo. Secondo il ministro dell'Economia, Gialtieri, questa volta non è «la situazione ordinaria» perché sarebbero state emesse più cartelle. Il rinvio è una boccata di ossigeno per migliaia di aziende e contribuenti che premono le difficoltà economiche causate dal Covid.

Mobili e Trovati — a pag. 2

## Governo, a Fico mandato esplorativo Mattarella: servono misure immediate

### LA CRISI ISTITUZIONALE

Il Quirinale: verificare prospettiva di maggioranza del Governo precedente

Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, al termine delle consultazioni si è affidato al presidente della Camera, Roberto Fico, il mandato esplorativo per verificare se, nell'inter-

metto delle forze di maggioranza del Governo Conte bis, c'è la possibilità di formare un nuovo esecutivo. Preferenza al Quirinale entro martedì. «Come è evidente le tre emergenze sanitaria, sociale, economica, richiedono immediati provvedimenti. È doveroso quindi darvi un mandato al Governo con un adeguato sostegno parlamentare», ha spiegato il presidente Mattarella.

Fiammeri, Palmieri, Patà e Perrone — a pagina 3

### SONDAGGIO WINPOLL-SOLE 24 ORE

## SORPRESA, CONTE VOLA AL 16%

di Roberto D'Alimonte

Se si andasse a votare oggi il partito di Conte sarebbe il primo partito del centro-sinistra. È questo il dato più rilevante del sondaggio Sole 24

Ore-Winpoll. È ancora più del 16% delle intenzioni di voto attribuito al partito del premier rispetto la loro prevalenza prevalentemente da Pd e M5s. Continua a pagina 4

### Speciale Telefisco 2021

## Aiuti di Stato, affitti, investimenti: le novità spiegate dagli esperti

Massimi più alti e ulteriore estensione temporale ma per le imprese resta lo scoglio delle eventuali restituzioni del saldo 2020 del primo semestre 2020 dell'Irap cancellata dal decreto rilancio. Gli aiuti di Stato, assieme alle misure anti-covid, di bonus azioni gli affitti e il bonus investimenti, sono stati tra i temi forti della trentesima edizione di Telefisco, svoltasi online giovedì scorso, che ha toccato il numero record di circa 50 mila utenti registrati a cui si sono aggiunti i dipendenti dell'Agenzia delle Entrate e militari della Guardia di Finanza. Temi che oggi vengono presi in esame dagli esperti del Sole che illustrano le novità contenute nelle risposte che sono state fornite da Entrate e Gdf.

— mercoledi pagine 17-26



Il numero dei contribuenti registrati alla trentesima edizione di Telefisco



ROBERTO GIALTIERI  
MINISTRO DELL'ECONOMIA

«Crisi, ridurre le richieste sui contribuenti più colpiti»

di Fabio Tamburini  
— a pagina 2



ERNESTO MARIA RUFFINI  
DIRETTORE AGENZIA

«Da marzo via all'operazione precompilata per l'Iva»

De Cesari e Del Bo  
— a pagina 2

### LOCALITÀ

## Bonus con canoni pagati nel 2021

Gian Paolo Ranocchi — a pag. 18

### ACCERTAMENTO

## Acquiescenza, sanzioni in 30 rate

Antonio Iorio — a pag. 19

### LAVORO INTERNAZIONALE

## Giro di vite sulla mobilità

Michele Magnani — a pag. 21

### IMMOBILE E SUPERBONUS 110%

## Con quattro case è condominio

Gian Paolo Tosoni — a pag. 22

### BONUS INVESTIMENTI

## Riparto in avanti per il credito

Luca Galani — a pag. 23

### TUTTI I CHIARIMENTI

## Le risposte di Entrate e Gdf

— Le indicazioni alle pagine 23-26

### PANORAMA

#### EMERGENZA COVID

## Vaccini, l'Europa frena l'export e dà il via libera ad AstraZeneca

Stretta della Ue per proteggere i vaccini anti-covid su cui ha accordi di pre-acquisito dopo la riacquiescenza delle consegne di AstraZeneca. Bruxelles ha adottato il "meccanismo di trasparenza" per l'export, imponendo ai produttori di rendere pubbliche le consegne. Intanto l'Italia ha dato via libera alla somministrazione dei vaccini AstraZeneca, dopo quelli di Pfizer-Biontech e Moderna. — a pagina 8

**IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA**  
FASE: *Classificare e rete di persone*

• Dati amministrativi  
**1.801.613**

• Presenze autorizzate  
**4.772.000**

• Pos. 1  
**7,87%**

— 3000000000 - Totale 2020 (9.314.000)

#### RIAPRONO LE SCUOLE

## Addio zone rosse: in giallo 15 regioni (con la Lombardia)

Conti passaggio di Sicilia e Provincia di Bolzano alla zona arancione (con Sardegna, Puglia e Umbria) in base all'ordinario del ministero Sanza in Italia. In giallo non c'è stato più: zone rosse: le altre 15 regioni e la provincia di Trentino sono in giallo. Sempre chi riaprono le scuole. — a pagina 9

#### BUSSOLA E TIMONE

## IL RECOVERY FUND NON SIA COME UNA VINCITA ALLA LOTTERIA

di Giovanni Tria — a pagina 33

#### NASCE RENOVIT

## Snam punta sulla Cdp per l'efficienza energetica

Snam e Cdp rafforzano l'alleanza. La Cassa entrerà con il 30% nella società di Snam che è attiva nel sostegno dell'efficienza energetica. Snam Efficiency cambierà però nome: si chiamerà Renovit e punta nel medio periodo alla quotazione a Piazza Affari. — a pagina 30

## Il ciclone GameStop scuote le Borse Il titolo vola del 65%, Wall Street cade

### MERCATI

Continua la battaglia tra i piccoli investitori online e gli hedge fund

GameStop torna a volare a Wall Street con un rialzo durante la seduta di ieri finitissimo, dopo il crollo del giorno prima, per chiudere a +59%. Alzando della Sec che si prevede un'ulteriore volatilità del titolo. Per la Borsa americana peggiore settimana da quattro mesi.

Lopec e Bellomo — a pag. 6

### Il rally di GameStop



### L'ANALISI

Senza regole l'incrocio tra social network e mercato è pericoloso

Alessandro Grazzani — a pag. 9

### IN BORSA

Tutti gli effetti collaterali della rivolta dei piccoli Robin Hood

Vittorio Carlini — a pag. 6



"LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE"  
JOHN MUIR

[booking@crystal.it](mailto:booking@crystal.it) - Tel. 0435.88111  
[www.crystal.it](http://www.crystal.it)

**150 miliardi**

Il valore delle sospensioni che da lunedì a venerdì potranno essere declassate

**Banche**  
Eba salva le moratorie pubbliche dal rischio Npl

Laura Serafini — a pag. 7

**11 per cento**

La quota storica (che potrebbe salire al 15%) detenuta in Pirelli

**Holding**  
Sempre più private equity nel futuro di Camfin

Mariella Mangano — a pag. 29

## food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

Conservare vegetali, export e consumi tornano a salire

Giorgio dell'Orefice — a pag. 30

## Nordovest

OGGI L'INSERTO REGIONALE NELLE EDICOLE DI LIGURIA, VALLE D'AOSTA E PIEMONTE

Cresce il polo hi tech del nucleare pulito

— con il quotidiano





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

104 anni di storia  
www.cioliegidio.it

Sabato 30 gennaio 2021  
Anno LXXVII - Numero 29 - € 1,20  
Santa Martina

Direzione, Redazione, Amministrazione 00192 Roma, piazza Colonna 366/W 06/975 881 - Spedizioni in abbonamento postale - DL 353/2003  
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46 art. 1, DGS ROMA - Abbonamenti a Latina e prov. Il Tempo - Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov. Il Tempo - Giocaria Oggi €1,50  
a Viterbo e prov. Il Tempo - Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov. Il Tempo - Corriere di Rieti €1,40 -  
a Terni e prov. Il Tempo - Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana da Foligno a Nord-Argentina: Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6950

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

MARTEDÌ IL GONG FINALE

## Renzi-Conte a un passo dal ko

Altri due round vinti dal leader Iv: il M5s gli apre le braccia e Roberto Fico incaricato per esplorare Mattarella dà tempo fino a martedì per le risposte. Il premier uscente ha ora poche chance per il ter

Il Tempo di Osho

### Meloni in stampelle contro il governo zoppo



De Leo a pagina 5

### Nuove regole da lunedì: si alle colazioni al banco, ai pranzi e agli spostamenti tra comuni Il Lazio torna giallo, riaprono bar e ristoranti

La Regione è quindicesima  
Report di Tor Vergata  
boccia la sanità di Zinga

a pagina 16

... Firmata ieri sera la nuova ordinanza: dopo due settimane il rischio contagio passa a «moderato» e da lunedì il Lazio torna zona gialla. Bar e ristoranti potranno riaprire fino alle 18 e si potrà girare liberamente, dalle 5 alle 22, anche fuori dal comune di residenza.

Sbraga e Verucci a pagina 14 e 15

Caos scuola  
Prof e studenti in piazza  
Occupato un altro liceo

Conti a pagina 17

DI FRANCO BECHIS  
Dopo essersi tranquigliati in poche settimane come fosse un goloso tramezzino il «partido di Bibbiano», mettendo a braccetto Luigi Di Maio e Nicola Zingarelli, il M5s ha abbattuto in poche ore un'altra barriera. Sono passati dai «noi più con...» a un allegro «Libiamo, libiamo ne' lieti calici» con Matteo Renzi. (...)  
Segue a pagina 3

La guerra dei vaccini  
Dopo Pfizer anche Moderna taglierà del 20% le consegne

Gasbarri a pagina 8

La norma voluta da Claudio Durigon  
Congelato 2 anni si sblocca finalmente il Tfr degli statali

Mineo a pagina 7

Cartelle esattoriali  
Altra proroga delle tasse  
Slitta tutto al 28 febbraio

Scutiero a pagina 7

Sanremo in bilico  
Se Amadeus decide di non fare il Festival c'è già pronto Matano



Magro a pagina 6

la S TORACIATA

Un vaccino per restituire neuroni a Oliviero Toscani

ARTEMISIA LAB

La salute al primo posto

SERVIZIO COMPLETO ANTI-COVID19 Multi Test Artemisia Lab

- TAMPONE MOLECOLARE (o PCR) per la ricerca del materiale genetico (RNA) Sars-Cov-2
- TAMPONE RAPIDO RINNO-FARINGEO per la ricerca dell'antigene del Sars-Cov-2
- TEST SEROLOGICI 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

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Segnalo che su Top Crime, la domenica alle 21.30, possiamo rivedere il Tenente Colombo, con Peter Falk. È stato un grande successo, come lo fu (e i meno giovani lo ricorderanno) il Tenente Sheridan interpretato da Ubaldo Lay. Lay era un attore di prosa che fu indotto a indossare i panni di un tenente di Polizia in questa serie televisiva per la Rai e fu veramente un grande successo. Così come, in quel periodo, il Colonnello dell'Aeronautica Bernacca veniva fermato per strada per sapere se il bidonari avrebbe piovuto o meno, a Sheridan venivano richiesti consigli per un furto in casa o per la macchina rubata. Una grande identificazione. (...)  
Segue a pagina 27

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio allo stile.





# LA NAZIONE

SABATO 30 gennaio 2021  
1,80 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

**CRASTAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

Fiorentina bella in trasferta ma resta in nove

**Il gioiello di Ribery non basta ai viola  
E il Toro rimonta: 1-1**

Servizi nel Qs



Toscana

**Vaccinazioni agli ottantenni da metà febbraio**

Ulivelli a pagina 14

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## L'Italia cambia colore, riaprono i locali

Da lunedì in zona gialla Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e Lazio. Nessuna regione rossa, cinque arancioni  
Il ministero: situazione in lento miglioramento. Via libera dell'Em a il vaccino AstraZeneca, ma ora taglia i rifornimenti Moderna

Servizi  
da p. 10 a p. 13

Le prospettive della crisi

**Ecco perché tutti i giochi sono aperti**

Bruno Vespa

**P**artiamo da un punto fermo. Matteo Renzi farà il possibile perché Giuseppe Conte non resti a Palazzo Chigi. Coperto dal 'niente di personale', il senatore di Rignano cercherà d'irritare Conte in una ragnatela sfidente di temi, problemi, richieste ai quali le risposte non saranno mai giudicate soddisfacenti. Escludendo le elezioni anticipate, che non gli convengono, Renzi ha la prima scelta in un governo diretto da Franceschini, la seconda in un governo di unità nazionale (Cartabia, per esempio), la terza in un nuovo governo Conte in cui Italia Viva faccia un bottino da lanzichenecchi.

Continua a pagina 2

MATTARELLA RIPARTE DALLA VECCHIA MAGGIORANZA E INCARICA FICO I GRILLINI APRONO A RENZI MA SI SPACCANO. SALVINI: QUI SI PERDE TEMPO

### L'ESPLORATORE



Roberto Fico, 46 anni

Servizi  
da p. 3 a p. 6

DALLE CITTÀ

Firenze

**Tram a batteria per eliminare i pali alla stazione**

Mugnaini in Cronaca

Firenze

**Denis Verdini lascia il carcere «Salute a rischio»**

Brogioni in Cronaca

Firenze

**«Ha evaso l'Iva» Youtuber dei videogame a processo**

Servizi a pagina 17 e in Cronaca



**Il detective dei mari: letali morbilli e rumore  
«Il killer delle balene? La plastica non c'entra»**

Bartolomei a pagina 20



**L'attrice 58enne sfila in passerella a Parigi  
Il lifting di Demi Moore Fan perplessi: non è lei**

Ponchia a pagina 21



LUXURY LIVING  
FACTORY STORE

Uno spazio dedicato all'arredamento di lusso  
A condizioni speciali prodotti da manifestazioni, allestimenti e set fotografici

FORLÌ - via D. Martoni, 54  
forli@luxurylivinggroup.com  
T. 0543 791998

ALESSANDRO  
SALLUSTI  
intervista LUCA  
PALAMARA

IL SISTEMA

Rizzoli

## la Repubblica

ALESSANDRO  
SALLUSTI  
intervista LUCA  
PALAMARA

IL SISTEMA

Rizzoli

Fondatore Eugenio Scalfari

ROBINSON

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 25

Sabato 30 gennaio 2021

D

Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

## Fico in cerca di un premier

Cade il veto grillino su un'alleanza con Renzi. Mattarella affida al presidente della Camera un incarico esplorativo fino a martedì. L'obiettivo è verificare se esistono le condizioni per un Conte ter. Carfagna: "Il centrodestra lasci l'Aventino e si apra a un governo Draghi"

## Si spaccano i 5S. Di Battista: "Cambiata la linea. Pronto a uscire"

di Casadio, Ceccarelli, Cuzzocrea, De Gregorio, Lauria, Lopapa, Pucciarelli, Vecchio e Vincenzi • da pagina 2 a pagina 9

## Il commento

Ora la maggioranza pesa più del leader

di Stefano Cappellini

L'esploratore è Roberto Fico ma chi rischia di perdersi nella giungla è Giuseppe Conte. La buona notizia, per il premier, è che il mandato di Fico è trovare una soluzione della crisi di governo sulla base della maggioranza uscente e con quattro componenti su cinque che dicono: Conte.

• a pagina 21

## Il punto

Un mandato double face

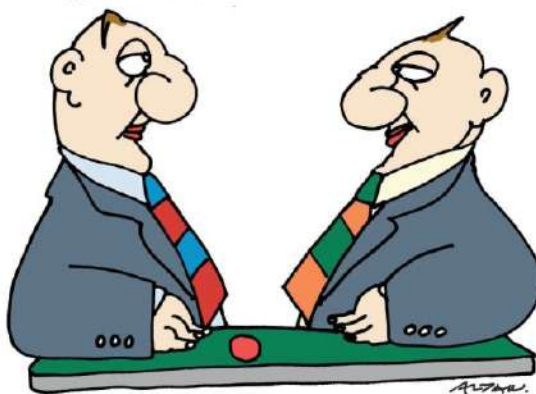
di Stefano Folli

Gli impermeabili di una volta avevano una caratteristica: erano double face, nel senso che potevano essere indossati per un verso o il suo contrario. Per certi aspetti è double face anche il mandato "esplorativo" affidato al presidente della Camera Fico.

• a pagina 31

## Altan

IL PALLINO È IN MANO AL RENZI. ATTENTI CHE CE LO TIRA IN UN OCCHIO.



Virus

Da lunedì l'Italia gialla in 16 Regioni  
Sì dell'Ue al vaccino AstraZeneca

di Bocci, D'Argenio, Dusi, Guerrero, Foschini, Fraioli e Tonacci • da pagina 12 a pagina 15

## Il colloquio

Macron: la crisi ci preoccupa ma ho fiducia nel Quirinale

dalla nostra corrispondente

Anais Ginori



Emmanuel Macron

PARIGI

L'Italia ha bisogno di stabilità. L'Italia ha bisogno del Recovery Fund. Il presidente francese Emmanuel Macron segue da vicino la crisi di governo ed esplicita subito quale siano secondo lui le priorità.

• alle pagine 10 e 11

ALESSANDRO  
SALLUSTI  
intervista LUCA  
PALAMARA

IL SISTEMA

POTERE, POLITICA, AFFARI: STORIA  
SEGRETA DELLA MAGISTRATURA ITALIANA

Rizzoli

## Parità di genere

Svolta di Bnl: prima donna al comando

di Vittoria Puledda

Dopo ben 22 anni Luigi Abete lascia la presidenza di Bnl. Eppure la "vera" notizia del comunicato della banca controllata da Bnp Paribas non è quella: l'istituto di credito ha scelto come ad una donna, Elena Patrizia Goitini.

• a pagina 27

## Il reportage



Viaggio in Bosnia tra i ragazzi respinti dall'Italia

di Monika Bulaj  
• alle pagine 20 e 21

## L'intervista

Don DeLillo "Scrivo di misteri senza risposte"

di Antonio Monda

Tutto il mio lavoro è impegnato dal senso del mistero mi dice Don DeLillo nella sua casa dell'Upper East Side a New York. «È la risposta finale, ammesso che ce ne sia una, è sempre fuori dal libro: i miei libri hanno un finale aperto».

• alle pagine 32 e 33

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/498021, Fax 06/4982193 - Sped. Abb.  
Post. Art. 1, Legge 48/04 del 27/02/2004 - Roma

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Croazia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00  
- Grecia FR 22 - Spagna e Islanda Gf 3,50  
- Svizzera Francese e Tedesco CHF 4,20

RZ



**Tuttolibri** Don DeLillo e il silenzio digitale  
"Ecco come l'uomo può sopravvivere"

CLAUDIA DURASTANTI - NELL'INSERTO DI 32 PAGINE



**Calcio** Belotti nel finale risponde a Ribery  
Il Toro non riesce a vincere in 11 contro 9

GUGLIELMO BUCCHERI - PP.34-35



# LA STAMPA

SABATO 30 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) | ANNO 155 | N. 29 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB - TO | [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)

GNN

IL PRESIDENTE DELLA CAMERA TERMINERÀ LE CONSULTAZIONI MARTEDÌ. IL CENTRODESTRA UNITO CHIEDE IL VOTO MA NON ESCLUDE ALTRE SOLUZIONI

## La crisi si allunga: Fico esplora, Conte spera

Il mandato di Mattarella: "Possibile conferma dell'attuale maggioranza". I Cinque Stelle si spaccano su Renzi, che evoca Draghi

IL COMMENTO

### IL RITORNO A CANOSSA

FRANCESCA SCHIANCHI

Alla fine di una settimana di passione, una sorta di pellegrinaggio laico della democrazia per tentare di trovare nelle mani del Capo dello Stato la rotta da seguire, le indiscrezioni della vigilia si confermano con il mandato esplorativo a Roberto Fico.

CONTINUA A PAGINA 27

I PROTAGONISTI

### MARIO E MARTA LA GRAN RISERVA

FLAVIA PERINA

Mario Draghi, Marta Cartabia, Carlo Cottarelli, forse anche Enrico Letta e Paola Severino. Sono i cinque nomi che potrebbero entrare in gioco nel secondo round della crisi se "l'esploratore incaricato" Roberto Fico non riuscirà a trovare la quadra sul Conte ter entro martedì. - P. 8

L'ANALISI

### LA MINA DEBITO GELA L'EUROPA

MARCO ZATTERIN

«Non è che dovremmo cominciare a ridurre lo schermo?» chiede la voce dallo schermo. Succede in una riunione ai piani alti di un'istituzione finanziaria in una capitale europea, animata da banchieri seduti su una montagna di denari.

CONTINUA A PAGINA 11



Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, accoglie al Quirinale quello della Camera, Roberto Fico

SERVIZI - PP. 2-11

ILARIO LOMBARDO

Quando ormai era chiaro che Mattarella avrebbe tirato fuori il suo nome, Roberto Fico si confida con alcuni amici del M5S: «Ora dobbiamo fare le cose bene». - P. 3

LA POLEMICA

### MATTEO D'ARABIA E LA DOPPIA VERITÀ

ALBERTO SIMONI

Il senatore Matteo Renzi, cercando di uscire dal vicolo cieco in cui si è infilato con la comparsata a Riad, ha detto di voler prima discutere del futuro dell'Italia e non di quello dei sauditi.

- P. 6 GRIGNETTI - P. 8

VINCONO LE REGIONI, REGOLE IN VIGORE DA LUNEDÌ. SPERANZA: MERITO DEL LOCKDOWN DI NATALE

## Virus, la sorpresa dell'Italia in giallo

Cinque Regioni in fascia arancione (Sicilia, Provincia di Bolzano, Sardegna, Puglia e Umbria) tutte le altre in zona gialla. Speranza ha firmato ieri sera le nuove ordinanze che andranno in vigore da lunedì 1° febbraio. SERVIZI - PP. 12-15

COVID

### Vaccini, i troppi omissis nel contratto AstraZeneca

FABIO POLETTI

Quarantun pagine stracolme di omissis nei punti più sensibili, a partire dai dettagli sulle fatture. La Commissione europea, in accordo con l'azienda, rende pubblico il contratto con AstraZeneca sulla fornitura di 400 milioni di dosi di vaccino. - P. 15

L'INTERVENTO

### IL FUTURO IMPONE RESPONSABILITÀ

MARTA CARTABIA\*

La pandemia ha portato con sé una crisi ad altissimo livello di complessità, che riguarda molteplici ambiti della vita sociale e molteplici dimensioni del vivere comune. Certamente, in primo luogo, è una crisi sanitaria, una crisi economica che si è imposta a seguito delle misure che sono state prese per contrastare la diffusione di questo virus, è anche una crisi istituzionale, democratica.



CONTINUA A PAGINA 27

IL CASO

### BIELLA, COGOLETO E I PICCOLI FASCI

KARIMA MOUAL

Si dirà, ma è solo la provincia, piccoli comuni con poche centinaia di abitanti; ma l'errore è non capire che invece è proprio in quell'entroterra italiano, popolare, genuino, autentico e apparentemente intorpidito dalla routine, dove possono annidarsi, crescere e manifestarsi senza paura o vergogna, idee, pregiudizi o ideologie che pensavamo di aver lasciato alle spalle.



CONTINUA A PAGINA 27

MATTIOLI - P. 17

BUONGIORNO

Non sono di quelli innamorati del #meetoo, il più recente movimento femminista (spero la definizione non sia offensiva). Ne condivido tuttavia molte rivendicazioni, ma non l'interessa, e trovo pessimi i frequenti metodi inquisitori. Se però fossi una donna non sarei precisamente soddisfatta (oppure soddisfatta, perché non lo sono neanche da uomo) delle scene viste alle consultazioni del Quirinale. E vero, due donne, la mia amata Emma Bonino e Lorenda De Pretis di Leu, che ho conosciuto come parlamentare combattiva e preparata, hanno parlato a nome dei loro gruppi, e di donne se ne sono viste parecchie, anche una leader di partito, Giorgia Meloni, e di uno dei partiti più rilevanti. Ma spesso sembravano fungere da alibi. Pure Teresa Bellanova e Elena Bonetti, che accompagnavano Matteo Renzi, sono ri-

### Il primo passo

MATTIA FELTRI

maste zite a fianco del capo, in replica della conferenza stampa in cui furono annunciate le dimissioni da ministre, ma non avevano la grazia di sentire la loro voce. Tantomeno sarei soddisfatto del Pd, che in cent'anni di vita, dalla nascita del Pci a oggi, mai ha avuto un segretario donna e nonostante predichi la parità di genere, anche con accenti accademici, e da Sergio Mattarella è salito con quattro uomini e una donna. Colpa mia, non ricordavo chi fosse. Poi l'illuminazione: è la presidente del partito, Valentina Cuppi, sindaco di Marzabotto. Molto simbolica la città, per la strage nazista, e sarebbe molto simbolica lei. Mentre scendevano lo scalone per andarsene, i quattro uomini stavano davanti e lei dietro, ultima. Di cedere il posto non se ne parla, ma non cedere neanche il passo la dice lunga.

**NOBIS ASSICURAZIONI**  
L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!  
[www.nobis.it](http://www.nobis.it)




**NON SOLO COVID LE MIGLIORI POLIZZE SANITARIE**  



€ 4,20 Sabato 30 Gennaio 2021 Anno XXXIII - Numero 021 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.E. art. 1 e L. 6504/DCB Milano

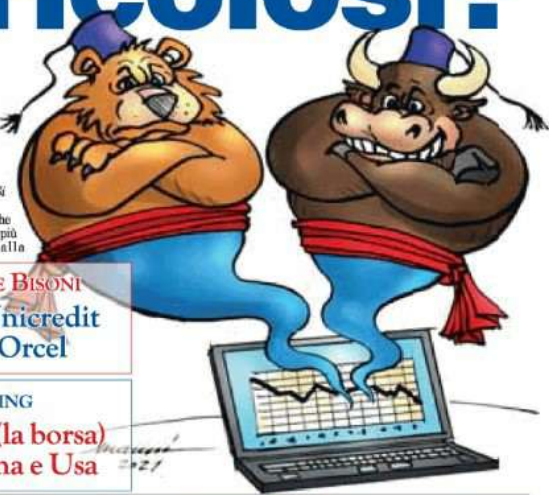
**LA CRISI DI GOVERNO IMPAZZA MA I GESTORI SI FIDANO DELLO SCUDO BCE. A MENO CHE...**

# Caro Btp scaccia guai

**TRADING ONLINE** Con il lockdown è esplosa l'attività in borsa dei piccoli investitori. Negli Usa il caso GameStop è solo la punta dell'iceberg. Mentre in Italia...

# Giochi Pericolosi?

## Rischi e opportunità della finanza fai-da-te



**ORSI & TORI**

DI PAOLO PANERAI

«È tempo che l'Europa riprenda i dotti privati dalle mani di potenti monopoli tecnologici e li restituisca alle persone. Gentile Signora Presidente della Commissione europea, Gentile Presidente von der Leyen,»

Scrivo questa lettera aperta perché tratta di un argomento di grande interesse per i cittadini europei. Non mi riferisco a una pandemia globale, ma a una sfida che potrebbe rivelarsi ancora più grande e ancora più grave nelle sue conseguenze. Le piattaforme tecnologiche americane e cinesi stanno sfidando la sovranità del popolo e minando la democrazia. Si

**IL RIMBALZO DEL PETROLIO**  
Eni & C, ora si può tornare a puntare sui big del barile

tratta di libertà, stato di diritto e diritti umani. Si tratta dell'idea dell'Europa moderna...».

Inizia così la lettera, coraggiosa, perfino brutale che Mathias Döpfner, il ceo di Axel Springer, il più grande editore tedesco, ha inviato alla

**PARLA IL PRESIDENTE BISONI**  
Ecco perché per Unicredit abbiamo scelto Orcel

**DOPO IL DELISTING**  
Vacchi: Ima lascia (la borsa) e raddoppia in Cina e Usa



**I tempi cambiano.**

In un mondo in continua evoluzione, non dovremmo perdere di vista ciò che ci ha portato fin qui. Il successo nasce dall'unione fra tradizione e innovazione, ne siamo convinti. Insieme possiamo ridisegnare il futuro degli investimenti. Seguici su [invesco.com/change](https://www.invesco.com/change)

**Informazioni importanti**  
Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Prima della sottoscrizione si invita a leggere la documentazione legale in vigore. A ogni investimento corrispondono dei rischi. Pubblicato in Italia da Invesco Management S.A., President Building, 37A Avenue JF Kennedy, L-1855 Luxembourg, regolato dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier, Lussemburgo.



## Informazioni Marittime

### Primo Piano

## Il 2021 dei porti italiani, Rossi (Assoporti): "I primi segnali sono positivi"

*Per la ripresa fondamentale la campagna di vaccinazione e lo sviluppo del Recovery plan*

Dopo un 2020 di grandi difficoltà, affrontiamo il 2021 con preoccupazione, ma soprattutto con fiducia. Parola di Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, che fa il punto della situazione con cauto ottimismo per i prossimi mesi. "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".



## Il Piccolo

Trieste

progetto sperimentale

### Trieste, Porto digitale: snelliti gli iter doganali

LUIGI DELL' OLIO D.D.A.

**Trieste** Un passo avanti nella digitalizzazione del **Porto** di **Trieste**. L' Autorità portuale ha annunciato l' avvio di un progetto sperimentale per rendere più veloci le procedure doganali. Grazie a un accordo con l' Agenzia delle Dogane e al supporto della Guardia di finanza, lo scalo comincerà a operare con il preavviso delle merci in arrivo: le Dogane riceveranno cioè in anticipo informazioni sull' arrivo dei camion e sulla relativa documentazione. Il progetto nasce nell' ambito del tavolo tecnico istituito tra Dogane e Authority. L' obiettivo è ottimizzare i tempi di entrata nelle aree portuali, con benefici sul decongestionamento dei varchi. Il progetto servirà anche ad automatizzare il visto per ingresso e uscita delle merci in regime di punto franco. Le procedure permetteranno infine di rilevare in modo automatico eventuali anomalie sulla movimentazione merci e di monitorare i flussi merci. Le procedure - scrive l' Authority - sono partite giorni fa, vedendo la partecipazione graduale degli operatori portuali e ora si «mira progressivamente a usare il preavviso di arrivo come strumento principale per l' accesso in **porto**». Per il presidente D' Agostino, è «una delle prime volte in Italia in cui si va ad automatizzare l' accesso al gate del **porto** e non al singolo terminal. Riducendo le code ai varchi, c' è un vantaggio vista logistico, ma soprattutto ambientale, evitando emissioni». --d.d.a.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porti: Trieste; progetto, digitalizzate le procedure doganali

Con preavviso delle merci in arrivo. Iniziativa Adm-Authority

Un progetto di digitalizzazione delle procedure doganali è stato avviato nel Porto di Trieste dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in collaborazione con l' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale**, che ha realizzato in via sperimentale il preavviso delle merci in arrivo nello scalo con il supporto operativo del Comando generale della Guardia di finanza. Il progetto - spiega una nota - nasce nell' ambito del tavolo tecnico permanente tra le Dogane e l' Authority giuliana, che ha lo scopo tra gli altri di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, con l' obiettivo di ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali; decongestionare i varchi portuali; automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco; rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci; procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. La procedura operativa, partita nei giorni scorsi, ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente - conclude la nota - a utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l' accesso in porto. Si tratta di un' iniziativa "fondamentale - spiega il presidente dell' Authority, Zeno D' Agostino - perché è una delle prime volte in Italia in cui si va ad automatizzare l' accesso al gate del porto, non al singolo terminal. E' un grande progetto che nasce dal lavoro continuo nel campo dell' innovazione tecnologica da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale** e dell' Agenzia delle Dogane. Riducendo le code ai varchi dà un vantaggio dal punto di vista logistico ma soprattutto dal punto di vista ambientale, evitando emissioni". (ANSA).



**Nuovo progetto di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Trieste**

Trieste La digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Trieste realizzata in via sperimentale da un nuovo progetto dell'Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale con il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell'ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d'intesa del 12 ottobre 2020 tra le Dogane e l'Authority giuliana ha l'obiettivo di: · Ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali; · Decongestionare i varchi portuali; · Automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco; · Rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci; · Procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. La procedura operativa che è partita con successo nei giorni scorsi, ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l'accesso in porto.



## Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: digitalizzazione procedure doganali porto Trieste

**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale:** digitalizzazione procedure doganali porto Trieste (FERPRESS) Trieste, 29 GEN L'Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione con l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha realizzato in via sperimentale il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste con il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell'ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d'intesa del 12 ottobre 2020 tra le Dogane e l'Authority giuliana che ha lo scopo tra gli altri di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, con l'obiettivo di:

- Ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali;
- Decongestionare i varchi portuali;
- Automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco;
- Rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci;
- Procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale.

La procedura operativa che è partita con successo nei giorni scorsi, ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l'accesso in porto.



# Il Nautilus

Trieste

## AdSP MAO: Digitalizzazione delle procedure doganali nel Porto di Trieste

Redazione

Trieste- L' Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione con l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha realizzato in via sperimentale il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste con il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell' ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d' intesa del 12 ottobre 2020 tra le Dogane e l' Authority giuliana che ha lo scopo tra gli altri di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, con l' obiettivo di: Ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali; Decongestionare i varchi portuali; Automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco; Rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci; Procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. La procedura operativa che è partita con successo nei giorni scorsi, ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l' accesso in porto.





# Informare

Trieste

## Progetto per il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste

Avviata la fase operativa Ha avuto avvio con successo nei giorni scorsi, in via sperimentale, la fase operativa del progetto per il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste che è stato realizzato dall' Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione con l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell' ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d' intesa del 12 ottobre scorso tra le Dogane e l' AdSP giuliana che ha lo scopo tra gli altri di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, con l' obiettivo di ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali, decongestionare i varchi portuali, automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco, rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci e procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. La fase operativa ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l' accesso in porto.

**informARE**  
 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del territorio  
 29 gennaio 2021

**Progetto per il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste**

**Avviata la fase operativa**

Ha avuto avvio con successo nei giorni scorsi, in via sperimentale, la fase operativa del progetto per il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste che è stato realizzato dall' Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell' ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d' intesa del 12 ottobre scorso tra le Dogane e l' AdSP giuliana che ha lo scopo tra gli altri di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, con l' obiettivo di ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali, decongestionare i varchi portuali, automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco, rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci e procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale.

La fase operativa ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l' accesso in porto.

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

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza
EU	30	30
Altre destinazioni	2021	2021

**Contatti**

**Indice** • **Privacy pagina** • **Indice notizie**

informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 34123 Genova - ITALIA  
 tel. 010.2462121, fax 010.2218108, [info@informare.it](mailto:info@informare.it)

## Informazioni Marittime

Trieste

### Porto di Trieste, parte il preavviso doganale delle merci

*Avviato sperimentalmente insieme a Guardia di Finanza e Adsp, permette di velocizzare i visti, le entrate e le uscite*

L' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in collaborazione con l' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone), ha realizzato in via sperimentale il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste, con il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell' ambito del tavolo tecnico permanente, istituito a ottobre scorso con lo scopo di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste. Nello specifico, si tratta di ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali; decongestionare i varchi portuali; automatizzare il visto di entrata e uscita dal Punto Franco; rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci; procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. La procedura, operativa nei giorni scorsi con buoni risultati, ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l' accesso in porto. - credito immagine in alto.



## Trieste potenzia digitalizzazione procedure di sdoganamento

*Tra gli obiettivi ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali*

Redazione

TRIESTE Prosegue l'attività dell'Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione le Autorità di Sistema portuali per digitalizzare le procedure di sdoganamento. Pochi giorni fa l'accordo con Monfalcone per lo sdoganamento in mare applicato al settore autotomotive, ora la nuova collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, con la realizzazione sperimentale del preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste con il supporto operativo del Comando generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell'ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d'intesa del 12 Ottobre 2020 tra le Dogane e l'Authority giuliana per digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, ponendosi più di un obiettivo. In primo luogo ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali; decongestionare poi i varchi portuali e automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco. La nuova procedura permetterebbe anche il rilevamento automatico delle anomalie sulla movimentazione delle merci e di procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. L'attività operativa relativa alle procedure di sdoganamento è partita nei giorni scorsi e ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri per, progressivamente, utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l'accesso in porto.



### Digitalizzazione delle procedure doganali nel Porto di Trieste

GAM EDITORI

30 gennaio 2021 - L' Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione con l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ha realizzato in via sperimentale il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste con il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell' ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d' intesa del 12 ottobre 2020 tra le Dogane e l' Authority giuliana che ha lo scopo tra gli altri di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, con l' obiettivo di: Ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali; Decongestionare i varchi portuali; Automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco; Rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci; Procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. La procedura operativa che è partita con successo nei giorni scorsi, ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l' accesso in porto.



## Trieste: al via il test per la digitalizzazione delle procedure doganali

Trieste L'Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha realizzato in via sperimentale il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste con il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell'ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d'intesa del 12 ottobre 2020 tra le Dogane e l'Authority giuliana che ha lo scopo tra gli altri di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, con l'obiettivo di: · Ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali; · Decongestionare i varchi portuali; · Automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco; · Rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci; · Procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. La procedura operativa che è partita con successo nei giorni scorsi, ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l'accesso in porto.



# Transportonline

Trieste

## Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Trieste

TRIESTE L'Agenzia delle Dogane dei Monopoli in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha realizzato in via sperimentale il preavviso delle merci in arrivo nel porto di Trieste con il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza. Il progetto nasce nell'ambito del tavolo tecnico permanente, istituito con il protocollo d'intesa del 12 ottobre 2020 tra le Dogane e l'Authority giuliana che ha lo scopo tra gli altri di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, con l'obiettivo di: >> Ottimizzare i tempi di arrivo ed entrata nelle aree portuali; >> Decongestionare i varchi portuali; >> Automatizzare il visto entrare e uscire in Punto Franco; >> Rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci; >> Procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. La procedura operativa che è partita con successo nei giorni scorsi, ha visto la partecipazione graduale di operatori portuali con il supporto delle associazioni di spedizionieri e mira progressivamente ad utilizzare il preavviso di arrivo come strumento principale per l'accesso in porto.



## Il Terminal crociere non deve pagare l' ICI

Venezia. La Commissione Tributaria provinciale di Venezia non ha dubbi sul fatto che il complesso di fabbricati del terminal veneziano delle crociere di Santa Marta sia esente ICI. Con sentenza pubblicata il 2 giugno scorso l' **Autorità Portuale** di Venezia, assistita da GBA studio legale e tributario con i partner dottori commercialisti Marco De Marchis, Guido Gasparini Berlingieri e l' avvocato Massimiliano Leonetti, ha ottenuto l' annullamento dei provvedimenti con cui l' Agenzia delle Entrate aveva rettificato il classamento catastale dei fabbricati del Terminal Crociere da E/1 a C/1, rendendoli soggetti all' Imposta Comunale sugli Immobili. Si tratta di fabbricati e porzioni immobiliari, collegati alla destinazione **portuale** dell' area Terminal Marittimo, dove si svolgono attività che erogano servizi di accoglienza indispensabili per gli utenti del traffico **portuale**, sia merci che passeggeri. Presieduta dal giudice Bruno Bazzotti, la Commissione Tributaria Provinciale ha accolto le tesi della difesa dell' **Autorità Portuale** di Venezia (APV) secondo cui il Fisco ha violato il fondamentale diritto al contraddittorio preventivo del contribuente. Per variare la classificazione catastale, L' Agenzia delle Entrate si è basata su un semplice verbale di sopralluogo in area **portuale**, senza consentire al contribuente di instaurare il contraddittorio per formulare osservazioni preventive a tutela dei propri interessi. Il diritto al contraddittorio preventivo del contribuente è uno dei principi fondamentali dello Statuto del Contribuente. Scopri tutti gli incarichi: Massimiliano Leonetti - GBA Legale e Tributario ; Guido Gasparini Berlingieri - GBA Legale e Tributario ; Marco De Marchis - GBA Legale e Tributario ; Please follow and like us.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

il nuovo bando

### Rimorchiatori Per Savona concessione da 100 milioni

A. G.

Genova Sarà pubblicato entro cinque giorni in Gazzetta ufficiale il bando per la concessione del servizio di rimorchio nel porto di Savona-Vado: lo annuncia il direttore marittimo della Liguria, l'ammiraglio Nicola Carlone. Un passaggio storico per i porti italiani: è il primo bando dopo l'entrata in vigore del regolamento Ue sui servizi tecnico-nautici. Si apre la corsa in molti scali, da quelli liguri fino a Livorno, Salerno, Venezia, Bari. I bandi di Genova e La Spezia dovrebbero partire in un anno. Su Savona (15 anni per 100 milioni) c'è l'interesse di vari armatori, anche in consorzio, oltre al gruppo Maersk, azionista del terminal di Vado. --A. G.





LA CONCESSIONE AVRÀ UNA DURATA DI 15 anni

## La Capitaneria ha messo in gara il servizio di rimorchio in porto

*Si tratta di un bando europeo per garantire l'attività di Savona e Vado*

Va in gara la concessione del servizio di rimorchio nei porti di **Savona** e Vado Ligure. La Capitaneria di **Porto di Savona** è la prima in Italia a indire il bando europeo. La concessione è scaduta nel 2018, ma solo nel 2019 sono state definite le linee guida che coniugano il nuovo Codice dei Contratti Pubblici con il codice della navigazione, poi l'emergenza Covid ha rallentato l'iter. La procedura si è rivelata complessa anche per l'avvio operativo della nuova piattaforma Apm di Vado Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare l'organizzazione del servizio sulle previsioni ed esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi in arrivo nei prossimi anni. Come spiega il Capitano di fregata Giuseppe Cannarile, Responsabile Unico del Procedimento, è stata inoltrata la richiesta di pubblicazione del bando sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, che lo farà entro 5 giorni. Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione. Non si può quindi entrare maggiormente nel merito di requisiti e cifre perché «tutti devono avere le stesse condizioni di partecipazione - dice Cannarile - . Ritengo che questo bando garantisca la massima trasparenza e partecipazione. La concessione sarà di 15 anni, in modo da ammortizzare gli investimenti, periodo prorogabile solo per motivi giustificati». In ogni caso, il servizio, sottolineato in Capitaneria, «dovrà soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale qual è quello di **Savona** e Vado Ligure, caratterizzato da spiccata eterogeneità dei traffici, crociere, prodotti petroliferi, auto, containers, granaglie, cemento, carbone, frutta». Dovrà essere quindi «un servizio di rimorchio capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali dei due porti e articolato sulla massima flessibilità d'impiego delle risorse, per assicurare il ciclo commerciale di entrambi i porti in simultanea e senza ritardi». Tenendo conto anche che **Savona** è home port di Costa Crociere. Salvaguardando, quindi, la competitività dello scalo. La tempistica della scelta finale si profila entro l'anno. ALE.PIE. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Capitaneria Savona, gara europea per servizio rimorchi

(ANSA) - GENOVA, 29 GEN - Dopo l' iter istruttorio iniziato nel 2019, la Capitaneria di **Porto di Savona** ha finalizzato la documentazione tecnico-amministrativa per la pubblicazione del bando di gara a rilevanza europea per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di **Savona** e Vado Ligure. Il bando sarà accessibile nei prossimi giorni. La Capitaneria, competente al rilascio della concessione pluriennale, è la prima Autorità marittima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio. La procedura si è rivelata complessa anche per l' avvio operativo della nuova piattaforma Apm di Vado Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare l' organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi in arrivo nei prossimi anni. "L' indifferibile garanzia di sicurezza per la navigazione marittima e per lo scalo portuale - si legge nella nota della Capitaneria -, è stato cardine per la redazione degli atti di gara" senza trascurare "la competitività dello scalo". Il servizio "dovrà soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale qual è quello di **Savona** e Vado Ligure, caratterizzato da spiccata eterogeneità dei traffici (crociere, prodotti petroliferi, auto, containers, granaglie, cemento, carbone, frutta). Per questo, la Capitaneria ha considerato "un servizio di rimorchio capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali dei due porti e articolato sulla massima flessibilità d' impiego delle risorse, per assicurare il ciclo commerciale di entrambi i porti in simultanea e senza ritardi" (ANSA).



# Porti: Capitaneria Savona, gara europea per servizio rimorchi

*Prima autorità marittima in Italia a aprire procedura*

(ANSA) - GENOVA, 29 GEN - Dopo l' iter istruttorio iniziato nel 2019, la Capitaneria di Porto di Savona ha finalizzato la documentazione tecnico-amministrativa per la pubblicazione del bando di gara a rilevanza europea per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di Savona e Vado Ligure. Il bando sarà accessibile nei prossimi giorni. La Capitaneria, competente al rilascio della concessione pluriennale, è la prima Autorità marittima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio. La procedura si è rivelata complessa anche per l' avvio operativo della nuova piattaforma Apm di Vado Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare l' organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi in arrivo nei prossimi anni. "L' indifferibile garanzia di sicurezza per la navigazione marittima e per lo scalo portuale - si legge nella nota della Capitaneria -, è stato cardine per la redazione degli atti di gara" senza trascurare "la competitività dello scalo". Il servizio "dovrà soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale qual è quello di Savona e Vado Ligure, caratterizzato da spiccata eterogeneità dei traffici (crociere, prodotti petroliferi, auto, containers, granaglie, cemento, carbone, frutta). Per questo, la Capitaneria ha considerato "un servizio di rimorchio capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali dei due porti e articolato sulla massima flessibilità d' impiego delle risorse, per assicurare il ciclo commerciale di entrambi i porti in simultanea e senza ritardi" (ANSA).



## Porto di Savona-Vado, in gara il servizio di rimorchio

*La Capitaneria di Porto di Savona ha finalizzato la documentazione per la pubblicazione del bando di gara, a rilevanza europea*

Dopo un lungo e complesso iter istruttorio, iniziato nell' anno 2019, la Capitaneria di **Porto** di **Savona** ha finalizzato la documentazione tecnico-amministrativa per la pubblicazione del bando di gara, a rilevanza europea, per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di **Savona** e **Vado** Ligure, inviando la richiesta all' ufficio pubblicazioni dell' Unione Europea. Entro i prossimi giorni il bando di gara sarà accessibile a tutte le società interessate a parteciparvi. La pubblicazione avverrà inoltre, come previsto dalle norme, sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sui principali quotidiani nazionali nonché sul sito internet istituzionale della Capitaneria di **Porto** di **Savona**, nella sezione Amministrazione Trasparente e sul portale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. La Capitaneria di **Porto** di **Savona**, autorità competente per il rilascio della concessione pluriennale ai sensi del Codice della Navigazione, è oggi la prima Autorità marittima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio, dopo che il Codice dei Contratti Pubblici ha radicalmente innovato le modalità di aggiudicazione. Un impegno particolarmente gravoso che non ha potuto prescindere dalla pandemia in atto: l' adozione di nuove modalità lavorative, atte a garantire il rispetto dei protocolli di sicurezza e delle norme sanitarie in vigore, non ha comunque impedito di condividere la fase istruttorio con gli attori e tutte le parti operanti nel **porto**. Fin dalle prime fasi l' elaborazione del nuovo bando di gara e della relativa documentazione - quali il capitolato tecnico e il disciplinare di gara, redatti a cura della Capitaneria di **porto** di **Savona** quale Stazione appaltante - hanno visto il coinvolgimento di tutti gli stakeholder del comparto del trasporto marittimo, in ossequio alle linee guida emanate, proprio nel corso del 2019, dalla Divisione II della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e il Trasporto Marittimo e per le Vie d' Acqua Interne del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché alle indicazioni chiarificatorie fornite dal Comando Generale delle Capitanerie di **Porto**-Guardia costiera. La procedura si è rilevata, peraltro, complessa anche per l' avvio operativo della nuova piattaforma Apm di **Vado** Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare la futura organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi che vi scaleranno nei prossimi anni. Peraltro, il **porto** di **Savona** è home port della compagnia di navigazione Costa Crociere che, proprio nello scalo savonese, ha accolto il viaggio inaugurale della nuova ammiraglia 'Costa Smeralda' nel dicembre 2019. Un' indifferibile garanzia di sicurezza, per la navigazione marittima e per lo scalo portuale, ha costituito il principio cardine che ha guidato la redazione degli atti di gara. Allo stesso tempo non si è trascurato di considerare la competitività dello scalo che, come noto, risente delle tariffe applicate in loco. D' altronde, il rimorchio, insieme al pilotaggio e ai servizi di ormeggio, si configura come un servizio tecnico-nautico ancillare alla navigazione marittima; pertanto, assume rilevanza di imprescindibile interesse generale e dovrà necessariamente soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale, qual è quello di **Savona** e **Vado** Ligure, caratterizzato da una spiccata eterogeneità dei traffici (crociere, prodotti petroliferi, auto, containers, granaglie, cemento, carbone, frutta). Da ciò la stazione appaltante, rappresentata dalla Capitaneria di





## **BizJournal Liguria**

**Savona, Vado**

---

ha considerato un servizio di rimorchio capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali dei due sorgitori e articolato sulla massima flessibilità d' impiego delle risorse, per assicurare il ciclo commerciale di entrambi i porti in simultanea e senza ritardi.

## Capitaneria di Porto avvia bando di gara per affidare in concessione servizio rimorchio nel porto di Savona-Vado Ligure

(FERPRESS) **Savona**, 29 GEN Dopo un lungo e complesso iter istruttorio, iniziato nell'anno 2019, la Capitaneria di **Porto** di **Savona** ha finalizzato la documentazione tecnico-amministrativa per la pubblicazione del bando di gara, a rilevanza europea, per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di **Savona** e **Vado** Ligure, inviando la richiesta all'ufficio pubblicazioni dell'Unione Europea. Entro i prossimi giorni il bando di gara sarà accessibile a tutte le società interessate a parteciparvi. La pubblicazione avverrà inoltre, come previsto dalle norme, sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sui principali quotidiani nazionali nonché sul sito internet istituzionale della Capitaneria di **Porto** di **Savona**, nella sezione Amministrazione Trasparente e sul portale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale all'indirizzo. Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. La Capitaneria di **Porto** di **Savona**, autorità competente per il rilascio della concessione pluriennale ai sensi del Codice della Navigazione, è oggi la prima Autorità marittima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio, dopo che il Codice dei Contratti Pubblici ha radicalmente innovato le modalità di aggiudicazione. Un impegno particolarmente gravoso che non ha potuto prescindere dalla pandemia in atto: l'adozione di nuove modalità lavorative, atte a garantire il rispetto dei protocolli di sicurezza e delle norme sanitarie in vigore, non ha comunque impedito di condividere la fase istruttorio con gli attori e tutte le parti operanti nel **porto**. Fin dalle prime fasi, infatti, l'elaborazione del nuovo bando di gara e della relativa documentazione quali il capitolato tecnico e il disciplinare di gara, redatti a cura della Capitaneria di **porto** di **Savona** quale Stazione appaltante hanno visto il coinvolgimento di tutti gli stakeholders del comparto del trasporto marittimo, in ossequio alle linee guida emanate, proprio nel corso del 2019, dalla Divisione II della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e il Trasporto Marittimo e per le Vie d'Acqua Interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché alle indicazioni chiarificatorie fornite dal Comando Generale delle Capitanerie di **Porto** Guardia costiera. La procedura si è rilevata, peraltro, complessa anche per l'avvio operativo della nuova piattaforma APM di **Vado** Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare la futura organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi che vi scaleranno nei prossimi anni. Peraltro, il **porto** di **Savona** è come noto home port della compagnia di navigazione Costa Crociere che, proprio nello scalo savonese, ha accolto il viaggio inaugurale della nuova ammiraglia Costa Smeralda nel dicembre 2019. Una indifferibile garanzia di sicurezza, per la navigazione marittima e per lo scalo portuale, ha costituito il principio cardine che ha guidato la redazione degli atti di gara. Allo stesso tempo non si è trascurato di considerare la competitività dello scalo che, come noto, risente delle tariffe applicate in loco. D'altronde, il rimorchio, insieme al pilotaggio e ai servizi di ormeggio, si configura come un servizio tecnico-nautico ancillare alla navigazione marittima; pertanto, assume rilevanza di imprescindibile interesse generale e dovrà necessariamente soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale, qual è quello di **Savona** e **Vado** Ligure, caratterizzato da una spiccata eterogeneità dei traffici (crociere, prodotti petroliferi, auto, containers, granaglie, cemento, carbone, frutta). Da ciò la stazione appaltante, rappresentata dalla Capitaneria di **Porto** di **Savona**, ha considerato un servizio di rimorchio







## **FerPress**

**Savona, Vado**

---

capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali dei due sorgitori e articolato sulla massima flessibilità d'impiego delle risorse, al fine di assicurare il ciclo commerciale di entrambi i porti in simultanea e senza ritardi

# Informare

Savona, Vado

## Nei prossimi giorni la pubblicazione del bando di gara per i servizi di rimorchio nel porto di Savona - Vado Ligure

La Capitaneria di **Porto** di **Savona** ha completato l' iter istruttorio per la definizione della documentazione tecnico-amministrativa. Nei prossimi giorni sarà pubblicato il bando di gara per l' affidamento in concessione del servizio di rimorchio nel **porto** di **Savona - Vado** Ligure, avviando così la procedura a seguito del completamento da parte della Capitaneria di **Porto** di **Savona** dell' iter istruttorio per la definizione della documentazione tecnico-amministrativa. Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in "Gazzetta Ufficiale". Ricordando di essere l' autorità competente per il rilascio della concessione pluriennale ai sensi del Codice della Navigazione, la Capitaneria di **Porto** di **Savona** ha specificato che l' avvio della procedura rende l' autorità marittima savonese la prima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio dopo che il Codice dei Contratti Pubblici ha radicalmente innovato le modalità di aggiudicazione. Inoltre la Capitaneria ha specificato che, in ossequio alle linee guida emanate nel 2019 dalla Divisione II della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e il Trasporto Marittimo e per le Vie d' Acqua Interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché alle indicazioni chiarificatorie fornite dal Comando Generale delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera, fin dalle prime fasi l' elaborazione del nuovo bando di gara e della relativa documentazione - quali il capitolato tecnico e il disciplinare di gara, redatti a cura della Capitaneria di **porto** di **Savona** quale stazione appaltante - hanno visto il coinvolgimento di tutti gli stakeholders del comparto del trasporto marittimo. La Capitaneria ha precisato inoltre che la procedura si è rivelata complessa anche per l' avvio operativo della nuova piattaforma portuale APM a **Vado** Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare la futura organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi che vi scaleranno nei prossimi anni.

**informARE**  
29 gennaio 2021

**Nei prossimi giorni la pubblicazione del bando di gara per i servizi di rimorchio nel porto di Savona - Vado Ligure**

La Capitaneria di Porto di Savona ha completato l' iter istruttorio per la definizione della documentazione tecnico-amministrativa.

Nei prossimi giorni sarà pubblicato il bando di gara per l' affidamento in concessione del servizio di rimorchio nel porto di Savona - Vado Ligure, avviando così la procedura a seguito del completamento da parte della Capitaneria di Porto di Savona dell' iter istruttorio per la definizione della documentazione tecnico-amministrativa. Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in "Gazzetta Ufficiale".

Ricordando di essere l' autorità competente per il rilascio della concessione pluriennale ai sensi del Codice della Navigazione, la Capitaneria di Porto di Savona ha specificato che l' avvio della procedura rende l' autorità marittima savonese la prima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio dopo che il Codice dei Contratti Pubblici ha radicalmente innovato le modalità di aggiudicazione.

Inoltre la Capitaneria ha specificato che, in ossequio alle linee guida emanate nel 2019 dalla Divisione II della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e il Trasporto Marittimo e per le Vie d' Acqua Interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché alle indicazioni chiarificatorie fornite dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, fin dalle prime fasi l' elaborazione del nuovo bando di gara e della relativa documentazione - quali il capitolato tecnico e il disciplinare di gara, redatti a cura della Capitaneria di Porto di Savona quale stazione appaltante - hanno visto il coinvolgimento di tutti gli stakeholders del comparto del trasporto marittimo.

La Capitaneria ha precisato inoltre che la procedura si è rivelata complessa anche per l' avvio operativo della nuova piattaforma portuale APM a Vado Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare la futura organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi che vi scaleranno nei prossimi anni.

Legge di tutela in materia Ambientale - Sezione di Autorità Portuale			
Dati di dettaglio			
Descrizione	Data di inizio	Data di fine	Stato
1 - Alti mareggiami	2019 -	2021 -	Compiuto

## Savona, al via gara per il rimorchio

di Redazione

Verrà pubblicato nei prossimi giorni dall' Ufficio Pubblicazioni dell' Unione Europea il bando di gara per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di **Savona** e Vado Ligure. Lo ha rivelato la Capitaneria di **Porto** di **Savona**, spiegando che l' avvio della procedura rende l' autorità marittima savonese la prima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio. La pubblicazione avverrà inoltre, come previsto dalle norme, sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sui principali quotidiani nazionali nonché sul sito internet istituzionale della Capitaneria di **Porto** di **Savona**, nella sezione Amministrazione Trasparente e sul portale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale all' indirizzo. Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. La Capitaneria ha precisato inoltre che la procedura si è rivelata complessa anche per l' avvio operativo della nuova piattaforma portuale APM a Vado Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare la futura organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi che vi scaleranno nei prossimi anni.

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



# Rimorchiatori, la rivoluzione parte da Savona. Tra tre mesi tocca a Genova

di Matteo Cantile venerdì 29 gennaio 2021 GENOVA - Dal **porto** di **Savona** potrebbe iniziare la rivoluzione nel mondo dei rimorchiatori : è infatti partito questa mattina il bando per l' assegnazione del servizio tecnico nautico di rimorchio negli scali di **Savona** e Vado, il primo in Italia effettuato con gara europea. Si tratta di una concessione pesante, della durata di 15 anni per un importo complessivo che supera i 100 milioni, che potrebbe cambiare il volto di questo settore. **Savona**, per altro, è solo il primo dei porti liguri a mettere a gara il servizio: a breve, questione di pochi mesi, toccherà al **porto** di Genova e, infine, alla Spezia. "E' inevitabile che questa gara attirerà l' attenzione dei grandi attori internazionali, soprattutto gli armatori che hanno ormai diversificato in ogni direzione le proprie attività - spiega a Primocanale l' ammiraglio Nicola Carlone - la speranza è che la procedura non venga rallentata dai ricorsi, vorremmo assegnare il servizio in tempi rapidi". La gara, lanciata oggi, prevede di arrivare a conclusione entro tre o quattro mesi : il bando è a procedura ristretta, cioè la Capitaneria di **porto** selezionerà, attraverso il Responsabile Unico del Procedimento il comandante Giuseppe Cannarile, la rosa dei candidati che potranno partecipare. Sui requisiti minimi la Capitaneria non si sbottona ma è certo che il prossimo gestore del servizio di rimorchio dovrà disporre di solide basi su cui far poggiare gli investimenti richiesti, soprattutto in termini di adeguamento delle flotte alle necessità del **porto**. A **Savona** e La Spezia il rimorchio è attualmente gestito dall' azienda Scafi , a Genova dalla Rimorchiatori Riuniti : il servizio è operato in proroga poiché le gare sono slittate per colpa del Covid; ora **Savona** è pronta alla nuova assegnazione e, mantenendo le stesse tempistiche, Genova dovrebbe partire con la gara tra circa tre mesi. " L' interesse sulla gara è molto alto - conclude Carlone - non è escluso che gli operatori costituiscano delle joint-venture per avere la dimensione giusta per concorrere, assisteremo a qualcosa di nuovo: è per questo che la gara di **Savona**, essendo la prima nel settore, è guardata con così tanta attenzione". Oltre al servizio di rimorchio il **porto** di Genova è pronto ad accogliere anche i nuovi piloti : il concorso per selezionarli dovrebbe partire entro la fine del mese di marzo. Approfondimenti Rimorchiatori del **porto** di Genova: si cambia dopo cento anni? Rimorchiatori, sindacati sul piede di guerra: "Pronti allo sciopero"



## **Savona, via al bando per il servizio di rimorchio**

Genova Dopo un lungo e complesso iter istruttorio, iniziato nell'anno 2019, la Capitaneria di Porto di Savona ha finalizzato la documentazione tecnico-amministrativa per la pubblicazione del bando di gara, a rilevanza europea, per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di Savona e Vado Ligure, inviando la richiesta all'ufficio pubblicazioni dell'Unione Europea. Entro i prossimi giorni il bando di gara sarà accessibile a tutte le società interessate a parteciparvi. La pubblicazione si legge in una nota avverrà inoltre, come previsto dalle norme, sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sui principali quotidiani nazionali nonché sul sito internet istituzionale della Capitaneria di Porto di Savona, nella sezione Amministrazione Trasparente e sul portale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale all'indirizzo. Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. La Capitaneria di Porto di Savona, autorità competente per il rilascio della concessione pluriennale ai sensi del Codice della Navigazione, è oggi la prima Autorità marittima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio, dopo che il Codice dei Contratti Pubblici ha radicalmente innovato le modalità di aggiudicazione. Un impegno particolarmente gravoso che non ha potuto prescindere dalla pandemia in atto:

l'adozione di nuove modalità lavorative, atte a garantire il rispetto dei protocolli di sicurezza e delle norme sanitarie in vigore, non ha comunque impedito di condividere la fase istruttorio con gli attori e tutte le parti operanti nel porto. Fin dalle prime fasi, infatti, l'elaborazione del nuovo bando di gara e della relativa documentazione quali il capitolato tecnico e il disciplinare di gara, redatti a cura della Capitaneria di Porto di Savona quale Stazione appaltante hanno visto il coinvolgimento di tutti gli stakeholders del comparto del trasporto marittimo, in ossequio alle linee guida emanate, proprio nel corso del 2019, dalla Divisione II della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e il Trasporto Marittimo e per le Vie d'Acqua Interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché alle indicazioni chiarificatorie fornite dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto Guardia costiera. La procedura si è rilevata, peraltro, complessa anche per l'avvio operativo della nuova piattaforma APM di Vado Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare la futura organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi che vi scaleranno nei prossimi anni. Peraltro, il porto di Savona è come noto home port della compagnia di navigazione Costa Crociere che, proprio nello scalo savonese, ha accolto il viaggio inaugurale della nuova ammiraglia Costa Smeralda nel dicembre 2019. Una indifferibile garanzia di sicurezza, per la navigazione marittima e per lo scalo portuale, ha costituito il principio cardine che ha guidato la redazione degli atti di gara. Allo stesso tempo non si è trascurato di considerare la competitività dello scalo che, come noto, risente delle tariffe applicate in loco. D'altronde, il rimorchio, insieme al pilotaggio e ai servizi di ormeggio, si configura come un servizio tecnico-nautico ancillare alla navigazione marittima; pertanto, assume rilevanza di imprescindibile interesse generale e dovrà necessariamente soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale, qual è quello di Savona e Vado Ligure, caratterizzato da una spiccata eterogeneità dei traffici (crociere, prodotti petroliferi, auto, containers, granaglie, cemento, carbone, frutta). Da ciò la stazione appaltante, rappresentata dalla Capitaneria di Porto di Savona, ha considerato un servizio di rimorchio capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali dei due sorgitori e articolato sulla massima flessibilità d'impiego delle risorse.





## Savona, via alla prima gara per il servizio di rimorchio. Ecco le specifiche della Capitaneria

Genova Dopo un lungo e complesso iter istruttorio iniziato nel 2019, la Capitaneria di Porto di Savona ha finalizzato la documentazione tecnico-amministrativa per la pubblicazione del bando di gara, a rilevanza europea, per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di Savona e Vado Ligure, inviando la richiesta all'ufficio pubblicazioni dell'Unione Europea. Entro i prossimi giorni il bando di gara sarà accessibile a tutte le società interessate a parteciparvi annuncia la Capitaneria di porto in una nota. La pubblicazione avverrà inoltre, come previsto dalle norme, sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sui principali quotidiani nazionali nonché sul sito internet istituzionale della Capitaneria di Porto di Savona, nella sezione Amministrazione Trasparente e sul portale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. La Capitaneria di Porto di Savona è oggi la prima Autorità marittima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio, dopo che il Codice dei Contratti Pubblici ha radicalmente innovato le modalità di aggiudicazione. Un impegno particolarmente gravoso che non ha potuto prescindere dalla pandemia in atto: l'adozione di nuove modalità lavorative, atte a garantire il rispetto dei protocolli di sicurezza e delle norme sanitarie in vigore, non ha comunque impedito di condividere la fase istruttorie con gli attori e tutte le parti operanti nel porto. La procedura si è rilevata, peraltro, complessa anche per l'avvio operativo della nuova piattaforma APM di Vado Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare la futura organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi che vi scaleranno nei prossimi anni. Peraltro, il porto di Savona è come noto home port della compagnia di navigazione Costa Crociere che, proprio nello scalo savonese, ha accolto il viaggio inaugurale della nuova ammiraglia Costa Smeralda nel dicembre 2019. Una indifferibile garanzia di sicurezza, per la navigazione marittima e per lo scalo portuale, ha costituito il principio cardine che ha guidato la redazione degli atti di gara. Allo stesso tempo non si è trascurato di considerare la competitività dello scalo che, come noto, risente delle tariffe applicate in loco. D'altronde, il rimorchio, insieme al pilotaggio e ai servizi di ormeggio, si configura come un servizio tecnico-nautico ancillare alla navigazione marittima; pertanto, assume rilevanza di imprescindibile interesse generale e dovrà necessariamente soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale, qual è quello di Savona e Vado Ligure, caratterizzato da una spiccata eterogeneità dei traffici (crociere, prodotti petroliferi, auto, containers, granaglie, cemento, carbone, frutta).



## Shipping Italy

Savona, Vado

### Partita la gara per il rimorchio portuale a Savona-Vado: più di 100 milioni in 15 anni

Genova Procedura ristretta con preselezione dei concorrenti in possesso dei requisiti di partecipazione, 15 anni di concessione e oltre 100 milioni di euro di ricavi attesi. Dopo 6 anni dall'aggiudicazione è prevista la possibilità di una prima rivisitazione e le tariffe non verranno più aggiornate con cadenza biennale (com'è stato finora) ma ogni 6 anni, al netto ovviamente della rivalutazione Istat. L'aggiudicazione è prevista entro quattro mesi circa. Sono questi, in sintesi, i dettagli principali relativi al bando di gara a rilevanza europea per l'assegnazione dell'attività di rimorchio portuale nei porti di Savona e Vado Ligure predisposto dalla locale Capitaneria di porto. Questa mattina presso c'è stata la presentazione e l'avvio in diretta alla Gazzetta Europea della documentazione tecnico-amministrativa risultante da un lungo e complesso iter istruttorio iniziato nel 2019. Entro i prossimi giorni il bando di gara sarà accessibile a tutte le società interessate a parteciparvi e sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. La Capitaneria di Porto di Savona, autorità competente per il rilascio della concessione pluriennale ai sensi del Codice della Navigazione, è oggi la prima Autorità marittima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio, dopo che il Codice dei Contratti Pubblici ha radicalmente innovato le modalità di aggiudicazione ha sottolineato l'ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo di Genova e della Liguria. Francesco Cimmino, comandante della Capitaneria di Savona, ha precisato che fin dalle prime fasi l'elaborazione del nuovo bando di gara e della relativa documentazione hanno visto il coinvolgimento di tutti gli stakeholders del comparto del trasporto marittimo, in ossequio alle linee guida emanate, proprio nel corso del 2019, dalla Divisione II della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e il Trasporto Marittimo e per le Vie d'Acqua Interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché alle indicazioni chiarificatorie fornite dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto Guardia costiera. La procedura si è rilevata complessa anche per l'avvio operativo della nuova piattaforma Apm di Vado Ligure che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare la futura organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi che vi scaleranno nei prossimi anni. Oltre a ciò il porto di Savona è home port della compagnia di navigazione Costa Crociere. Una indifferibile garanzia di sicurezza, per la navigazione marittima e per lo scalo portuale, ha costituito il principio cardine che ha guidato la redazione degli atti di gara. Allo stesso tempo non si è trascurato di considerare la competitività dello scalo che, come noto, risente delle tariffe applicate in loco spiegato il comandante Giuseppe Cannarile sempre della Capitaneria di porto di Savona. L'autorità marittima ha sottolineato poi che il rimorchio, insieme al pilotaggio e ai servizi di ormeggio, si configura come un servizio tecnico-nautico ancillare alla navigazione marittima; pertanto, assume rilevanza di imprescindibile interesse generale e dovrà necessariamente soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale, qual è quello di Savona e Vado Ligure, caratterizzato da una spiccata eterogeneità dei traffici (crociere, prodotti petroliferi, auto, containers, granaglie, cemento, carbone, frutta). Da ciò la stazione appaltante, rappresentata dalla Capitaneria di Porto di Savona, ha considerato un servizio di rimorchio capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali dei due sorgitori e articolato sulla massima flessibilità d'impiego delle risorse, al fine di assicurare il ciclo commerciale di entrambi i porti in simultanea e senza ritardi.







## Demanio marittimo, Coldiretti: "Canone aumentato di 7 volte, costo insostenibile per i pescatori"

*Incontro tra Coldiretti Liguria e Prefettura di Genova per ribadire la necessità di eliminare l' aumento di prezzo in anno di pandemia*

Liguria. Si continua a temere per i pescatori liguri l' incremento fino a sette volte dei costi concessori del demanio marittimo, costi che, soprattutto in anno Covid, porterebbero a gravi conseguenze in termini economici ed occupazionali, contando che le imprese hanno già subito perdite di fatturato medie del 25% (con punte anche del 55%). Serve che tutti agiscano con urgenza per ristabilire, a livello nazionale, una tassazione equa e proporzionale, che permetta di non gravare su uno dei settori di punta dell' economia ligure. È quanto afferma Coldiretti Liguria a seguito dell' incontro in videoconferenza avuto questa mattina con la Prefettura di Genova riguardo all' entrata in vigore, il primo gennaio scorso, dell' articolo 100 del Decreto "Agosto" ("Concessioni del demanio marittimo, fluviale e lacuale"), nel quale sono stati modificati i criteri di calcolo del canone relativo alle concessioni demaniali marittime, coinvolgendo diverse categorie, tra cui appunto i pescatori. Ad oggi, qualunque sia l' utilizzo delle aree interessate, l' importo annuo del canone delle concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, non potrà essere inferiore a 2.500 euro. "Alcune Cooperative di pescatori - afferma Daniela Borriello, responsabile di Coldiretti Impresa Pesca Liguria - hanno pochi metri quadri di concessione e quindi passare a tale cifra diventa un grave problema. Inoltre non bisogna dimenticare che per le attività di pesca e acquacoltura, il demanio non rappresenta un 'luogo' di reddito, come può essere invece, ad esempio, la spiaggia per gli stabilimenti di balneazione, ma solo un ricovero attrezzature o ancoraggio imbarcazioni. Equiparando a tutti i soggetti tali costi, senza tenere in considerazione queste differenze, si rischia solo di affossare un settore già in crisi a causa della pandemia e dove oltretutto gravano limitazioni europee che condizionano negativamente l' economia delle imprese. Per questo abbiamo voluto confrontarci con la Prefettura di Genova, che si è resa disponibile a sostenere la nostra richiesta con il Governo Centrale. Anche alcuni Comuni e l' **Autorità Portuale** hanno dimostrato una certa sensibilità alla tematica, sospendendo le richieste di pagamento già avanzate in attesa che la questione venga chiarita". "E' una situazione insostenibile per i nostri pescatori - affermano il presidente di Coldiretti Liguria Gianluca Boeri e il delegato Confederale Bruno Rivarossa - che ancora oggi rischiano di assistere ad un aumento anche di sette volte quello che pagavano fino a pochi mesi fa, con il passaggio da un canone minimo forfettario di 369 a 2.500 euro. Questo, tra l' altro, accade proprio in un momento in cui la pesca e l' acquacoltura, stanno attraversando un periodo di grande crisi: con il periodo di lockdown, l' intera filiera ha dovuto fare i conti con le perdite legate alla forte riduzione della domanda nei canali della distribuzione tradizionale (mercati regionali, pescherie), e con la chiusura del canale Ho.re.ca, da sempre uno dei principali acquirenti del prodotto locale. "Servono misure che sostengano lavoro e reddito, non aggravati di costi vivi di gestione che rischiano solo di minarne la sopravvivenza delle realtà più piccole e aprire ancora di più all' arrivo di pesce straniero sulle nostre tavole, pesce che non ha nulla a che vedere con la qualità e freschezza di quello del nostro mare - continuano Boeri e Rivarossa - È fondamentale che ad ogni livello si prenda coscienza della situazione in cui siamo e si supportino il più possibile le nostre imprese e con esse, l' economia e l' occupazione territoriale. Non si può puntare su un tanto atteso ricambio generazionale per la nostra

The screenshot shows the IVG.it website with a news article titled "Demanio marittimo, Coldiretti: 'Canone aumentato di 7 volte, costo insostenibile per i pescatori'". The article text is partially visible, matching the main text of the document. The website header includes navigation links like "Home", "Associazioni", "Servizi", "Liguria", "Cerca", "SOTTOSCRIVI", "Segui su", and "Antichi". There are also social media icons and a search bar. The article is dated 29 gennaio 2021, 15:37. The website also features a weather widget for Savona (34°C) and a "Meteo" section for Liguria.

pesca, se le azioni messe in campo non fanno che minare l' attuale sopravvivenza delle imprese". Dalla Home In tribunale Confcommercio, tutti contro Bertino: 10 sigle ricorrono all' arbitrato per annullare l' assemblea che lo ha eletto EPISODI GRAVI Maltrattamenti nella rsa di Varazze, arrestati

---



## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

---

altri tre operatori socio-sanitari Allarme Masso precipita a Calvisio, due famiglie a rischio evacuazione: sopralluogo e verifiche GIRO D' AFFARI Ricava 300 mila euro truffando gli anziani: 59enne ingauna incastrata dai carabinieri.

### Demanio marittimo: aumentato il canone di ben sette volte, Coldiretti "Costo insostenibile per pescatori"

*Incontro tra Coldiretti Liguria e Prefettura di Genova, per ribadire la necessità di eliminare l' aumento ingiustificato in anno di pandemia. I settori della pesca e acquacoltura devono avere la reale possibilità di ripartire*

Si continua a temere per i pescatori liguri l' incremento fino a sette volte dei costi concessori del demanio marittimo, costi che, soprattutto in anno Covid, porterebbero a gravi conseguenze in termini economici ed occupazionali, contando che le imprese hanno già subito perdite di fatturato medie del 25% (con punte anche del 55%). Serve che tutti agiscano con urgenza per ristabilire, a livello nazionale, una tassazione equa e proporzionale, che permetta di non gravare su uno dei settori di punta dell' economia ligure. È quanto afferma Coldiretti Liguria a seguito dell' incontro in videoconferenza avuto questa mattina con la Prefettura di Genova riguardo all' entrata in vigore, il primo gennaio scorso, dell' art.100 del Decreto "Agosto" ("Concessioni del demanio marittimo, fluviale e lacuale"), nel quale sono stati modificati i criteri di calcolo del canone relativo alle concessioni demaniali marittime, coinvolgendo diverse categorie tra cui appunto i pescatori. Ad oggi, qualunque sia l' utilizzo delle aree interessate, l' importo annuo del canone delle concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, non potrà essere inferiore a 2.500 euro. "Alcune Cooperative di pescatori - afferma Daniela Borriello , Responsabile di Coldiretti Impresa Pesca Liguria - hanno pochi metri quadri di concessione e quindi passare a tale cifra diventa un grave problema. Inoltre non bisogna dimenticare che per le attività di pesca e acquacoltura il demanio non rappresenta un "luogo" di reddito, come può essere invece, ad esempio, la spiaggia per gli stabilimenti di balneazione, ma solo un ricovero attrezzature o ancoraggio imbarcazioni. Equiparando a tutti i soggetti tali costi, senza tenere in considerazione queste differenze, si rischia solo di affossare un settore già in crisi a causa della pandemia e dove oltretutto gravano limitazioni europee che condizionano negativamente l' economia delle imprese. Per questo abbiamo voluto confrontarci con la Prefettura di Genova, che si è resa disponibile a sostenere la nostra richiesta con il Governo Centrale. Anche alcuni Comuni e l' **Autorità Portuale** hanno dimostrato una certa sensibilità alla tematica, sospendendo le richieste di pagamento già avanzate in attesa che la questione venga chiarita". "E' una situazione insostenibile per i nostri pescatori . - affermano il presidente di Coldiretti Liguria Gianluca Boeri e il Delegato Confederale Bruno Rivarossa - che ancora oggi rischiano di assistere ad un aumento anche di sette volte quello che pagavano fino a pochi mesi fa, con il passaggio da un canone minimo forfettario di . 369,00 a . 2.500,00.". Questo, tra l' altro, accade proprio in un momento in cui la pesca e l' acquacoltura, stanno attraversando un periodo di grande crisi: con il periodo di lockdown, l' intera filiera ha dovuto fare i conti con le perdite legate alla forte riduzione della domanda nei canali della distribuzione tradizionale (mercati rionali, pescherie), e con la chiusura del canale Ho.re.ca, da sempre uno dei principali acquirenti del prodotto locale. Servono misure che sostengano lavoro e reddito, e non aggravino di costi vivi di gestione che rischiano solo di minarne la sopravvivenza delle realtà più piccole e aprire ancora di più all' arrivo di pesce straniero sulle nostre tavole, pesce che non ha nulla a che vedere con la qualità e freschezza di quello del nostro mare. È fondamentale che ad ogni livello si prenda coscienza della situazione in cui siamo e si supportino il più possibile le nostre imprese, e con esse l' economia e l' occupazione territoriale. Non si può puntare su un tanto atteso ricambio generazionale per la nostra pesca, se le azioni messe in



campo non fanno che minare l' attuale sopravvivenza delle imprese".

---



## Savona News

Savona, Vado

## Demanio marittimo, allarme di Coldiretti: "Aumenta il canone di sette volte, insostenibile per i pescatori"

*Incontro tra Coldiretti Liguria e Prefettura di Genova, per ribadire la necessità di eliminare l' aumento ingiustificato in anno di pandemia*

Si continua a temere per i pescatori liguri l' incremento fino a sette volte dei costi concessori del demanio marittimo, costi che, soprattutto in anno Covid, porterebbero a gravi conseguenze in termini economici ed occupazionali, contando che le imprese hanno già subito perdite di fatturato medie del 25% (con punte anche del 55%). Serve che tutti agiscano con urgenza per ristabilire, a livello nazionale, una tassazione equa e proporzionale, che permetta di non gravare su uno dei settori di punta dell' economia ligure. È quanto afferma Coldiretti Liguria a seguito dell' incontro in videoconferenza avuto questa mattina con la Prefettura di Genova riguardo all' entrata in vigore, il primo gennaio scorso, dell' art.100 del Decreto "Agosto" ("Concessioni del demanio marittimo, fluviale e lacuale"), nel quale sono stati modificati i criteri di calcolo del canone relativo alle concessioni demaniali marittime, coinvolgendo diverse categorie tra cui appunto i pescatori. Ad oggi, qualunque sia l' utilizzo delle aree interessate, l' importo annuo del canone delle concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, non potrà essere inferiore a 2.500 euro. "Alcune Cooperative di pescatori - afferma

Daniela Borriello , Responsabile di Coldiretti Impresa Pesca Liguria - hanno pochi metri quadri di concessione e quindi passare a tale cifra diventa un grave problema. Inoltre non bisogna dimenticare che per le attività di pesca e acquacoltura il demanio non rappresenta un "luogo" di reddito, come può essere invece, ad esempio, la spiaggia per gli stabilimenti di balneazione, ma solo un ricovero attrezzature o ancoraggio imbarcazioni. Equiparando a tutti i soggetti tali costi, senza tenere in considerazione queste differenze, si rischia solo di affossare un settore già in crisi a causa della pandemia e dove oltretutto gravano limitazioni europee che condizionano negativamente l' economia delle imprese. Per questo abbiamo voluto confrontarci con la Prefettura di Genova, che si è resa disponibile a sostenere la nostra richiesta con il Governo Centrale. Anche alcuni Comuni e l' **Autorità Portuale** hanno dimostrato una certa sensibilità alla tematica, sospendendo le richieste di pagamento già avanzate in attesa che la questione venga chiarita". "E' una situazione insostenibile per i nostri pescatori . - affermano il presidente di Coldiretti Liguria Gianluca Boeri e il Delegato Confederale Bruno Rivarossa - che ancora oggi rischiano di assistere ad un aumento anche di sette volte quello che pagavano fino a pochi mesi fa, con il passaggio da un canone minimo forfettario di . 369,00 a . 2.500,00.". Questo, tra l' altro, accade proprio in un momento in cui la pesca e l' acquacoltura, stanno attraversando un periodo di grande crisi: con il periodo di lockdown, l' intera filiera ha dovuto fare i conti con le perdite legate alla forte riduzione della domanda nei canali della distribuzione tradizionale (mercati rionali, pescherie), e con la chiusura del canale Ho.re.ca, da sempre uno dei principali acquirenti del prodotto locale. Servono misure che sostengano lavoro e reddito, e non aggravino i costi vivi di gestione che rischiano solo di minarne la sopravvivenza delle realtà più piccole e aprire ancora di più all' arrivo di pesce straniero sulle nostre tavole, pesce che non ha nulla a che vedere con la qualità e freschezza di quello del nostro mare. È fondamentale che ad ogni livello si prenda coscienza della situazione in cui siamo e si supportino il più possibile le nostre imprese, e con esse l' economia e l' occupazione territoriale. Non si può puntare su un tanto atteso ricambio generazionale per la nostra pesca, se le azioni messe in

campo non fanno che minare l' attuale sopravvivenza delle imprese".

---





## Il rosso non è il nero: "Un progetto e una visione per la città di Savona. Premessa, prologo, introduzione"

*de Il rosso non è il nero*

In questa occasione rendiamo di pubblico dominio la premessa, il prologo e l'introduzione del "Progetto e Visione per la Città di Savona" elaborato dal nostro gruppo. L'intento è quello di fornire una prima possibilità di presa di conoscenza attraverso un testo cui seguirà nei prossimi giorni un documento completo, all'interno del quale proveremo a declinare il complesso degli aspetti sui quali sarà chiamata a intervenire la futura amministrazione comunale che uscirà dalle urne si presume nella prossima primavera cercando anche di intrecciare il "pensiero lungo" che è necessario esprimere e le proposte di soluzione per le esigenze più minute di quotidianità comune. È noto e confermato il nostro appoggio al "Patto per Savona" presentato da Marco Russo, il nostro intento di contribuire a costruire una larga alleanza democratico - progressista e in quest'ambito fare in modo che si evidenzii una presenza di sinistra unitaria autorevolmente qualificata sul piano progettuale. **PREMESSA** Per risollevarle le sorti della nostra Città non basta un programma di cose da fare ma occorre un vero e proprio progetto innovativo e di lunga durata, che spezzi definitivamente l'attuale apatia.

Occorre, in altre parole, una nuova idea di Città da costruire attraverso il confronto con le altre forze politiche, sociali e culturali, ed a questo proposito la sinistra savonese deve mettere in campo uno sforzo notevole di immaginazione e intelligenza. Offriamo quindi questo livello di elaborazione alla discussione delle forze politiche, delle associazioni, delle imprese, delle professioni e delle diverse intelligenze e sensibilità che intendono muoversi per imprimere una alternativa e una svolta all'amministrazione della Città in vista delle elezioni comunali 2021. Affrontiamo questa fase della nostra vita sociale e politica al centro di un'inedita emergenza sanitaria, mentre vediamo crescere attorno a noi rancore, contraddizioni e disuguaglianze che dobbiamo essere capaci di combattere all'interno di un progetto di profonda ricomposizione e trasformazione sociale. Il nostro obiettivo è quello di contribuire a realizzare, sia pur nell'ambito di una comunità locale, elementi concreti di uguaglianza, solidarietà, sostenibilità, per un equilibrio nuovo nella vita delle persone e con l'ambiente. Attraverso le note che seguiranno cercheremo di connettere ancora una volta i termini più alti della nostra cultura politica coniugando con intelligenza pessimismo della ragione e ottimismo della volontà. **PROLOGO** "La Savona che vorrei", "Interrogativi e osservazioni di partenza" e "La sinistra e Savona" Prima di entrare nel merito delle diverse proposte vogliamo esporre alla riflessione alcune considerazioni di partenza che aiutano a cogliere l'idea di Città che abbiamo in mente, come luogo positivo di crescita, di vita e di lavoro, con i suoi avanzati rapporti personali e sociali. La Savona che vorrei Non è facile per nessuno realizzare un pensiero critico sulla propria piccola cittadina di provincia in quanto ricordi quasi onirici riportano alla serenità fanciullesca degli asili con le vetrofanie Disney (fatte a mano da amorevoli maestre) o alle canzoni dei Pink Floyd o di Bob Dylan cantate a squarciagola da ragazzi. Dopo, crescendo, se ne sono andati in molti, a studiare e lavorare fuori, tutti evasi alla ricerca di una proposta culturale meno stereotipata o di un impiego meno precario, da trovare nelle grandi metropoli del Nord o - più modestamente - a Genova. Chi è arrivato più lontano, lo ha fatto per non fare ritorno. Savona ha cresciuto, ma non formato, le ultime generazioni. Solo oggi, solo per coloro che hanno scelto di rimanere o di tornare sotto la Torretta, la ricerca di una vita savonese più bella si fa reale e tangibile. Negli ultimi mesi, a fronte di un'



emergenza sanitaria mondiale, incontrollata e spaventosa, si è riscoperto che la vita in provincia va oltre il tedio ed offre, per chi sa coglierle, anche grandi esperienze positive. Grazie allo smart working, a tempi di vita più ragionevoli e ad un approccio alla città fondamentalmente umano, si possono apprezzare



## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

---

i vantaggi di un orizzonte magari più limitato, ma certamente rassicurante, e di una vita più appagante. La Savona che vorremmo, soprattutto, coopera. È la città solidale, antifascista, ribelle dei racconti dei nostri nonni. È una famiglia sincera che può dare solo quel che ha, ma lo fa con la consapevolezza che l'appartenenza conti. La Savona del domani sono i suoi giovani, quelli tornati, quelli che, ostinati, sono rimasti, quelli che credono che la grandezza risieda nei piccoli luoghi e nelle piccole cose. Savona resta se stessa se sa ritrovare se stessa, diffidando da chi la propone futuribile ma distonica. Savona è fedele, perché anche i nostri bambini possano farne parte, ma Savona deve crescere, perché se anche i suoi giovani decidono prima o poi di partire, alla fine, comunque, scelgono di tornare. Interrogativi e osservazioni di partenza Immaginare la Città per i prossimi anni ci impone di iniziare da alcuni interrogativi e da alcune osservazioni di fondo. Non abbiamo più la piena titolarità della Camera di Commercio ma ci sono i commercianti, le piccole imprese, gli artigiani, gli imprenditori agricoli. Così come non abbiamo più la piena titolarità (e la sede) dell' **Autorità portuale** ma abbiamo i lavoratori dei servizi portuali, le imprese che nel porto lavorano, gli autotrasportatori, gli spedizionieri. Non abbiamo più una banca cittadina, ma quanti se ne sono accorti nell'era delle banche online e dell'espansione delle concentrazioni bancarie? Abbiamo bisogno di occhi nuovi per leggere un presente che si è fatto talmente complesso (ed instabile) da necessitare di nuove categorie di analisi. Che città è oggi Savona da un punto di vista economico, demografico, culturale? Chi la abita? Quali bisogni esprime? Come far diventare il problema demografico elemento di sviluppo economico e tecnologico cercando risposte a bisogni tradizionali con il ricorso alla tecnologia? Come far sì che Savona torni ad essere capoluogo di Provincia, anche dal punto di vista economico e non solo amministrativo, accentuando il suo carattere di fornitrice di servizi ed opportunità a tutto il comprensorio? Come far valere uno "sguardo giovane" nella città che offra luoghi di crescita vera, generando nuove occasioni di scambio e crescita reciproca in un incrocio virtuoso (giovani/anziani, cultura/culture, lavoratori/imprese, artigianato/industria/commercio, persone)? La Savona di Sinistra Savona deve ritrovare se stessa per vivere con fiducia e serenità il proprio tempo Savona è città antica, a tratti nobile, a tratti appartata e ritrosa, a tratti vivace e curiosa, a tratti stanca e depressa, come i suoi abitanti, come la sua gente, ricca di storie, di tradizioni, e, ora, di aspettative. Ma Savona negli anni '70 aveva inventato anche la più formidabile, e mai più eguagliata, delle risposte al terrorismo, senza corpi speciali e super squadre ha fatto tacere le bombe, le ha disinnescate col semplice esserci. La sua gente è uscita di casa, si è organizzata, si è parlata e si è capita, si è guardata negli occhi ed hanno vinto la solidarietà e l'uguaglianza: non si è di parte, si è parte della città, contro il terrore. Ed inizia un tempo di partecipazione: i quartieri, le circoscrizioni, la gestione del Comune più vicina, più a casa. Non la rivendicazione di qualcosa che qualcuno con sopraffazione ci ha tolto ma un diritto, un bene che forse è di tutti, è comune e pertanto anche nostro, di ciascuno. E sono nati i servizi sociali, gli asili nido, le scuole d'infanzia, i consultori, le mense aggiungendosi alle società di mutuo soccorso e ai circoli come centri di aggregazione e di vita sociale, collettiva. Si sta meglio quando si sta insieme: sono, questi, servizi che mettono insieme, che ci accomunano e noi individui diventiamo qualcosa di più, un gruppo, una compagnia, una comunità. Ma poi sono venute le esigenze di bilancio, gli "equilibri finanziari", i tagli e i servizi sono diventati nuovamente individuali, e siamo nuovamente a rivendicare quella che era una realtà oramai acquisita. Savona ha inventato un suo modo di aprirsi, di accogliere e di integrare: in tanti sono venuti, nel Novecento e prima, dalle riviere e dall'entroterra, dal Veneto, dalla Toscana, dalla Lombardia, tantissimi dal Piemonte e poi dal Sud e dalla Sardegna e Savona si è ingrandita. Nuovi edifici, in verità non sempre belli, e strade e traffico e trasporti e confusione e tanta vitalità. Allora Savona ha saputo e voluto guardare a ponente di Zinola, lo aveva già in testa dalla fine dell'Ottocento, al di là di Legino verso Vado e Quiliano, oltre la Madonnetta verso le Albisole e mettere insieme idee, progetti, modalità, intese perché potesse esserci sviluppo sì, ma equilibrato, scelte oculate che non rinchiudono nel recinto del proprio orto, perché mettersi insieme

può convenire, può essere utile, magari anche per evitare di nuovo errori che erano stati fatti. Perché accogliere ci ha sempre reso più forti, e più ricchi, e migliori. Comprensorialità l'abbiamo chiamata. Si è persa, strada facendo, occorre ritrovarla. Savona inventa e anche sperimenta un meccanismo di confronto, e di intese, tra i tanti e



## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

---

diversi che vivono e operano in città. Lavoratori, imprese, commerci, arti, mestieri, professioni e tutti hanno esigenze, interessi, cose proprie che spesso sono diverse, distinte, talvolta confliggono. Incontrarsi, parlarsi, discutere, anche litigare ed infine decidere. A chi tocca? All' amministrazione comunale, Sindaco, Giunta, Consiglio, soprattutto questo, che quasi sempre tirano le fila anche se non sempre con pieno successo. Abbiamo detto che questa cosa è qualità della città, qualità complessiva, democrazia. E un po' ci piace poterne essere partecipi. Savona diventa quelli che vincono a pallanuoto, quelli che trasformano il Priamar dalla 'fortezza' inaccessibile e ingombrante, fardello del dominio genovese, in 'leggerezza' delle sere estive tra spettacoli e frittelle, quelli che fanno cineforum e mostre d' arte, quelli che strusciano e si incrociano sotto le bacheche de L' Unità in via Paleocopa, quelli che affogano nei frappè di piazza Chabrol, la farinata o le fette di panissa di via Pia Savona ha un cuore grande di generosità nella vasta area delle associazioni e del volontariato. Ce ne sono talmente tante che viene da immaginare una persistente circolazione di uomini e donne e giovani ed anziani con le loro idee, aspirazioni, volontà, sentimenti tale da rendere il corpo della città minutamente ossigenato da vitalità ed energia. Non oggi. Oggi quella circolazione appare in affanno, in difficoltà, contrastata, affogata nella diffidenza verso gli altri, i vicini, o nell' odio verso quelli che vengono più da lontano, che sono (sembrano) diversi. Oggi la città pare orfana di queste, e molte altre, invenzioni e qualità; oggi è smorta, confusa, ad un passo dal declino, oggi appare senza una visione del domani, priva di guida e di confronto (e di conforto), oggi si perde nella curva cieca, nel punto più acuto dello sbandamento e dell' incertezza da quando ha visto prima l' indebolimento, e poi la scomparsa, delle manifatture e dell' industria. Eppure anche oggi li conosciamo i tanti che sono come quelli che se vedi uno che scivola e cade e prende una straccionata per terra, prima rimani lì indeciso, ma subito dopo scatti e gli presti soccorso, gli dai una mano a tirarsi su, e ti sei accertato che non sia messo peggio e ti rendi conto che la cosa ti interessa davvero e te ne prendi cura. Ecco appunto gli dai una mano non tanto perché sei generoso ed altruista, forse lo sei anche, ma perché è nella natura umana, nella ragione che gli uomini hanno e che produce cultura e sapere, mettersi insieme, fare società e comunità, vincere le spinte potenti dell' egoismo, dell' odio e della violenza, far prevalere la solidarietà sulla sopraffazione. E questo è un atto sociale di volontà, è il compito degli uomini e delle donne di buona volontà. È il lavoro che la Sinistra oggi ha di fronte a Savona e nel mondo che sempre più ha bisogno, nel progresso, di uguaglianza e giustizia sociale, ha bisogno di una società nuova. INTRODUZIONE UNITA' E PROGETTO Il "Patto per Savona" presentato da Marco Russo rappresenta il punto di riferimento per realizzare un vero momento di svolta nell' amministrazione comunale di Savona. La realizzazione di questo obiettivo presuppone un' articolazione di forze particolarmente ampia e coesa, caratterizzata da una innovativa proposta progettuale capace di realizzare un vero e proprio "avanzamento strategico". La sinistra savonese deve saper uscire dalla logica della ricerca della mera rappresentanza, assumendo la dimensione di un soggetto ben visibile e fortemente capace, sul piano della progettualità, di risultare determinante nell' ambito della coalizione al fine di garantire una capacità innovativa nel governo della Città. E' questo il senso della proposta per una "Sinistra Savonese: Unità e Progetto". Abbiamo davanti una triplice dimensione di impegno: a) avanzare una proposta di governo rispetto al fallimento che il centro - destra ha fatto registrare nel corso della tornata amministrativa che sta per concludersi; b) segnare un vero e proprio salto di qualità anche nei confronti delle precedenti amministrazioni di centro - sinistra; c) fare in modo che la sinistra disponga di una propria identità fondata sulla fuoriuscita da una dimensione minoritaria nella quale, purtroppo, è parsa costretta da diverso tempo Tutto ciò può essere tradotto in concreto lavorando per realizzare una progettualità complessiva, non limitata a singoli interventi disordinatamente raggruppati tra loro. E' il caso però di precisare e declinare al meglio le principali linee progettuali partendo da alcuni punti che possano costituire, per così dire, una sorta di "marchio distintivo" per il progetto medesimo. Saranno tre gli assi portanti della nostra visione per il futuro della Città: 1) Il tema della comprensorialità

legata alle questioni dell' economia, del lavoro, della portualità, delle infrastrutture; 2) Decentramento e partecipazione; 3) Rilancio del centro cittadino Su queste basi decliniamo alcuni titoli di iniziativa: 1) Savona deve impegnarsi attivamente per l' attuazione dell' Agenda 2030 delle Nazioni Unite, cercando inedite collaborazioni

---



## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

---

tra il pubblico e il privato promuovendo anche opportunità come quella della scelta come Città capitale italiana della Cultura; 2) Savona deve uscire dalla subalternità rispetto a Genova, da sempre vera e propria "Città Regione" e recuperare anche per l'amministrazione comunale un ruolo di rappresentante degli interessi dei suoi abitanti nei confronti delle altre istanze di governo a livello centrale e periferico; 3) Savona deve attrarre nuovi residenti stabili, tornando a far crescere la propria popolazione elevando la qualità complessiva della vita e dell'aspetto cittadino, sviluppando la presenza culturale, offrendo le migliori condizioni complessive al lavoro da remoto che rimarrà come vera e forma di nuovo stile di vita anche al momento (auspicato) di termine dell'emergenza sanitaria; 4) Dovrà realizzarsi un impegno per un'adeguata offerta di servizi sanitari, difendendo il patrimonio di professionalità ed eccellenze rappresentato dall'Ospedale San Paolo e ritornando ad estendere sul territorio i servizi socio sanitari. 5) Scuola, asili, servizi sociali rappresenteranno altri aspetti fondamentali di un impegno complessivo per il recupero di una capacità di risposta dell'amministrazione pubblica ai grandi bisogni sociali. Il rosso non è il nero Altre notizie di Savona pallanuoto Settebello: collegiale e triangolare con Spagna e Stati Uniti tiro con l'arco Fitarco, Enrico Rebagliati eletto consigliere federale Irregolare Scaricavano rifiuti speciali vicino ai bidoni dell'immondizia al Santuario: ditta savonese sanzionata dalla Polstrada Iniziativa popolare Salute fascista a Cogoleto, Articolo 1: "Sottoscriviamo la legge antifascista Stazzema" Dalla Home In tribunale Confcommercio, tutti contro Bertino: 10 sigle ricorrono all'arbitrato per annullare l'assemblea che lo ha eletto EPISODI GRAVI Maltrattamenti nella rsa di Varazze, arrestati altri tre operatori socio-sanitari Allarme Masso precipita a Calvisio, due famiglie a rischio evacuazione: sopralluogo e verifiche GIRO D'AFFARI Ricava 300 mila euro truffando gli anziani: 59enne ingauna incastrata dai carabinieri.

## "Aumento del canone di sette volte, insostenibile per i pescatori"

*Coldiretti: "I settori della pesca e acquacoltura devono avere la reale possibilità di ripartire"*

Redazione

Si continua a temere per i pescatori liguri l'incremento fino a sette volte dei costi concessori del demanio marittimo, costi che, soprattutto in anno Covid, porterebbero a gravi conseguenze in termini economici ed occupazionali, contando che le imprese hanno già subito perdite di fatturato medie del 25% (con punte anche del 55%). Serve che tutti agiscano con urgenza per ristabilire, a livello nazionale, una tassazione equa e proporzionale, che permetta di non gravare su uno dei settori di punta dell'economia ligure. È quanto afferma Coldiretti Liguria a seguito dell'incontro in videoconferenza avuto questa mattina con la Prefettura di Genova riguardo all'entrata in vigore, il primo gennaio scorso, dell'art.100 del Decreto 'Agosto' ('Concessioni del demanio marittimo, fluviale e lacuale'), nel quale sono stati modificati i criteri di calcolo del canone relativo alle concessioni demaniali marittime, coinvolgendo diverse categorie tra cui appunto i pescatori. Ad oggi, qualunque sia l'utilizzo delle aree interessate, l'importo annuo del canone delle concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, non potrà essere inferiore a 2.500 euro. 'Alcune Cooperative di pescatori - afferma Daniela Borriello, Responsabile di Coldiretti Impresa Pesca Liguria - hanno pochi metri quadri di concessione e quindi passare a tale cifra diventa un grave problema. Inoltre non bisogna dimenticare che per le attività di pesca e acquacoltura il demanio non rappresenta un 'luogo' di reddito, come può essere invece, ad esempio, la spiaggia per gli stabilimenti di balneazione, ma solo un ricovero attrezzature o ancoraggio imbarcazioni. Equiparando a tutti i soggetti tali costi, senza tenere in considerazione queste differenze, si rischia solo di affossare un settore già in crisi a causa della pandemia e dove oltretutto gravano limitazioni europee che condizionano negativamente l'economia delle imprese. Per questo abbiamo voluto confrontarci con la Prefettura di Genova, che si è resa disponibile a sostenere la nostra richiesta con il Governo Centrale. Anche alcuni Comuni e l'**Autorità Portuale** hanno dimostrato una certa sensibilità alla tematica, sospendendo le richieste di pagamento già avanzate in attesa che la questione venga chiarita'. 'E' una situazione insostenibile per i nostri pescatori. - affermano il presidente di Coldiretti Liguria Gianluca Boeri e il Delegato Confederale Bruno Rivarossa -che ancora oggi rischiano di assistere ad un aumento anche di sette volte quello che pagavano fino a pochi mesi fa, con il passaggio da un canone minimo forfettario di . 369,00 a . 2.500,00.'. Questo, tra l'altro, accade proprio in un momento in cui la pesca e l'acquacoltura, stanno attraversando un periodo di grande crisi: con il periodo di lockdown, l'intera filiera ha dovuto fare i conti con le perdite legate alla forte riduzione della domanda nei canali della distribuzione tradizionale (mercati regionali, pescherie), e con la chiusura del canale Ho.re.ca, da sempre uno dei principali acquirenti del prodotto locale. Servono misure che sostengano lavoro e reddito, e non aggravino i costi vivi di gestione che rischiano solo di minarne la sopravvivenza delle realtà più piccole e aprire ancora di più all'arrivo di pesce straniero sulle nostre tavole, pesce che non ha nulla a che vedere con la qualità e freschezza di quello del nostro mare. È fondamentale che ad ogni livello si prenda coscienza della situazione in cui siamo e si supportino il più possibile le nostre imprese, e con esse l'economia e l'occupazione territoriale. Non si può puntare su un tanto atteso ricambio generazionale per la nostra pesca, se le azioni messe in campo non fanno







## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Genova chiede garanzie sull' impatto dell' infrastruttura e stime precise sull' impatto del lavoro

### Diga, chiuso il dibattito pubblico Il focus è sui flussi di auto e Tir

FRANCESCO MARGIOCCO

genova La costruzione della nuova diga non è un bene in sé, dipende. Il presidente di **Assoporti**, e del porto di Ravenna, Daniele Rossi, lo ha spiegato due giorni fa con la classica immagine dell' imbuto. «Se allarghi l' ingresso e l' uscita resta sempre la stessa, l' imbuto s' intasa». Suona come un avvertimento a Marco Bucci, che ieri, senza nominarlo, gli ha risposto. «Le strade che portano al porto saranno indipendenti dalle strade della città, per ridurre il traffico e l' inquinamento». Il sindaco di Genova lo ha detto al termine del dibattito sulla diga, l' ultimo di una serie di incontri che si sono tenuti a gennaio a Palazzo San Giorgio. Al centro della discussione di ieri, ancora una volta, c' erano il progetto, nelle sue tre ipotesi, e il suo impatto sulla viabilità e l' ambiente. Con un aumento, al 2035, del 150% del traffico container nel solo bacino di Sampierdarena, aumenteranno anche i camion. L' Autorità portuale scommette sul trasporto ferroviario che a suo dire, complice il Terzo Valico, si farà carico del 30% dei container, il doppio di oggi. Ma anche così, 1,7 milioni di container all' anno da e verso Sampierdarena continueranno a viaggiare su gomma, e anche questa è una cifra doppia rispetto ad oggi. Tradotti in camion, secondo le stime dell' Autorità portuale, sono 1.300-1.500 camion al giorno in più. Si preoccupano le circa 100 famiglie che abitano in Lungomare Canepa, ormai una grande arteria di accesso al porto. Il sindaco le rassicura, e ricorda l' insieme degli interventi di viabilità che l' Autorità portuale ha appaltato alla ditta parmense Pizzarotti, per un valore di oltre 130 milioni: l' estensione della sopraelevata portuale, il potenziamento del varco di San Benigno, la realizzazione del varco in quota di Ponte Etiopia e il completamento della strada della Superba. «Genova è stata intasata per anni dal traffico dei camion, dobbiamo fare in modo che non accada più». Gli abitanti di Lungomare Canepa temono anche per l' impatto visivo: le grandi navi da 24 mila container che il porto, con la nuova diga, vuole attrarre, sono alte il doppio delle loro case. «Ma saranno a 6-700 metri di distanza da Lungomare Canepa», dice l' ingegnere Antonio Lizzadro di Technital, responsabile del progetto. Il dibattito di ieri ha consentito di fare il punto sull' elettrificazione delle banchine portuali, per risolvere i problemi causati dall' ormeggio prolungato delle grandi navi. «Entro inizio aprile sarà ultimata la prima tappa dell' elettrificazione nel porto di Pra': potrà attraccare la prima nave che si alimenta dalla banchina e nel giro di un anno seguiranno gli altri accosti», ha spiegato Giuseppe Canepa, direttore del servizio ambiente dell' Autorità portuale. Nei cinque accosti di crociere e traghetti, e nel terminal di Calata Bettolo, «l' elettrificazione sarà pronta a fine 2023». Il dibattito dà l' occasione ai cittadini di sollevare dubbi. L' architetto Giovanni Spalla e l' attivista di Legambiente Andrea Agostini, mettono in discussione una delle più attese, e contestate, infrastrutture genovesi, la Gronda, bretella autostradale per raddoppiare l' A10 da Voltri a Rivarolo. E anche ieri, una delle domande rivolte via internet ai progettisti e ai dirigenti dell' Autorità portuale, e letta in forma anonima sul finire della riunione, ha ribadito il concetto. Per il porto, l' opera sarebbe poco utile, l' investimento, di 4,7 miliardi, non si giustificerebbe. «I benefici della Gronda andrebbero investigati meglio, in rapporto con il porto», concede Andrea Conca,





## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

ingegnere dell' Autorità portuale. «La Gronda resta un' infrastruttura importante, quando crociere e traghetti torneranno in attività ce ne renderemo conto», puntualizza Canepa. Il punto interrogativo forse più grande è alla voce lavoro. Secondo le previsioni dell' Autorità, i posti di lavoro aumenteranno a 3.000 unità, indotto compreso, entro il 2050. Antonio Benvenuti, console della compagnia unica, ha chiesto che le previsioni poggino su basi più solide. Enrico Poggi, segretario generale della Filt-Cgil di Genova, parla di «numeri vaghi, che meritano approfondimenti». L' Unione sindacale di base, in un documento letto martedì, durante la penultima sessione del dibattito, segnala che le previsioni di incremento dei posti di lavoro devono basarsi su quel piano dell' organico generale, previsto dalla legge portuale, in cui devono essere riportati gli organici di ogni terminalista, i contratti applicati, le ore di lavoro e di formazione, gli infortuni e le malattie. Non una semplice fotografia dell' esistente, ma una proiezione dei bisogni futuri. Per legge, il piano organico dev' essere aggiornato ogni due anni. Quello dell' Autorità portuale di Genova e Savona è fermo al 2018 e, segnala l' Usb, privo «di dati significativi e di analisi sul futuro». Prossimo appuntamento del dibattito sulla diga è il 19 febbraio, con una relazione finale. Fino al 4 febbraio, è possibile lasciare le proprie osservazioni, nella sezione dedicata, sul sito [www.dpdigaforanea.it](http://www.dpdigaforanea.it). --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## L' impatto ambientale della diga: ultimo dibattito pubblico

GENOVA - Ultimo incontro del dibattito pubblico sulla diga foranea: questo venerdì si parla dell' impatto ambientale dell' opera. Ecco l' elenco degli interventi di questa sera :

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 Prende per primo la parola Giuseppe Canepa : "Le strategie ambientali sono fissate dal momento dell' istituzione delle **Autorità** di **Sistema**. Il tema fondamentale è quello della 'carbon footprint' delle attività portuali, a partire dalle attività di terra dei terminal portuali fino al traffico marittimo: tutto è stato calcolato per stabilire i nostri interventi in una visione strategica di matrice green, resiliente, sostenibile e a basse emissioni. Una delle ricerche che abbiamo effettuato è sui carburanti alternativi: dal cold ironing al gnl. Abbiamo poi analizzato l' efficienza energetica dei nostri edifici. Il confronto con le istanze del territorio, in particolare alcuni comitati e fondazioni, come quello di Pra', è stato particolarmente utile nel miglioramento delle nostre strategie ambientali. Oltre a questo abbiamo tratto ispirazione da alcuni studi di portata internazionale. A questo si aggiungono i progetti europei sulla diffusione del gnl (al momento assente in Liguria) e sulla gestione dei rifiuti. Su Pra', poi, è partito il progetto delle dune, per il miglioramento estetico e l' abbattimento dell' inquinamento acustico nella zona. Tema elettrificazione: è fondamentale per ridurre le emissioni e il rumore delle navi in accosto. Abbiamo quasi completato l' elettrificazione del primo punto a Pra', in cui aspettiamo la prima nave elettrificata alla fine di aprile. Il porto ha poi lanciato il progetto di elettrificazione dell' area traghetti e crociere: si tratta di un investimento importante, circa 20 milioni di Euro. Prende la parola il sindaco Marco Bucci : "Per tutta l' amministrazione è importante il fine ultimo, cioè il miglioramento della qualità di vita dei genovesi. Si tratta di un argomento complesso, parla della vita, del lavoro, del tempo libero, si tratta di lasciare il mondo migliore di come l' abbiamo ereditato. Questo va tenuto a mente anche quando si progettano le grandi opere".

GENOVA - Ultimo incontro del dibattito pubblico sulla diga foranea: questo venerdì si parla dell' impatto ambientale dell' opera. Ecco l' elenco degli interventi di questa sera :

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

Prende per primo la parola Giuseppe Canepa: "Le strategie ambientali sono fissate dal momento dell' istituzione delle Autorità di Sistema. Il tema fondamentale è quello della 'carbon footprint' delle attività portuali, a partire dalle attività di terra dei terminal portuali fino al traffico marittimo: tutto è stato calcolato per stabilire i nostri interventi in una visione strategica di matrice green, resiliente, sostenibile e a basse emissioni. Una delle ricerche che abbiamo effettuato è sui carburanti alternativi: dal cold ironing al gnl. Abbiamo poi analizzato l' efficienza energetica dei nostri edifici. Il confronto con le istanze del territorio, in particolare alcuni comitati e fondazioni, come quello di Pra', è stato particolarmente utile nel miglioramento delle nostre strategie ambientali. Oltre a questo abbiamo tratto ispirazione da alcuni studi di portata internazionale. A questo si aggiungono i progetti europei sulla diffusione del gnl (al momento assente in Liguria) e sulla gestione dei rifiuti. Su Pra', poi, è partito il progetto delle dune, per il miglioramento estetico e l' abbattimento dell' inquinamento acustico nella zona. Tema elettrificazione: è fondamentale per ridurre le emissioni e il rumore delle navi in accosto. Abbiamo quasi completato l' elettrificazione del primo punto a Pra', in cui aspettiamo la prima nave elettrificata alla fine di aprile. Il porto ha poi lanciato il progetto di elettrificazione dell' area traghetti e crociere: si tratta di un investimento importante, circa 20 milioni di Euro. Prende la parola il sindaco Marco Bucci : "Per tutta l' amministrazione è importante il fine ultimo, cioè il miglioramento della qualità di vita dei genovesi. Si tratta di un argomento complesso, parla della vita, del lavoro, del tempo libero, si tratta di lasciare il mondo migliore di come l' abbiamo ereditato. Questo va tenuto a mente anche quando si progettano le grandi opere".

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

l' authority: il resto dell' edificio non sarà interdetto

### Stazione marittima, sgomberata un' ala: «Manca stabilità»

M. D. A.

Continuano a preoccupare le condizioni che riguardano la stabilità della Stazione marittima del porto di Genova. L' edificio, già in passato, era stato oggetto di interventi e verifiche che avevano rilevato problemi all' intera struttura. L' **Autorità di sistema portuale**, in una nota, ha sottolineato che «nell' ambito del Programma straordinario delle opere del porto di Genova, è previsto l' intervento di ristrutturazione dell' edificio storico di Ponte dei Mille. Il progettista incaricato, nel corso degli approfondimenti tecnici propedeutici all' intervento, ha rilevato la necessità di completare lo sgombero, già avviato sulla scorta di precedenti analisi, dei locali situati nell' ala ovest dell' edificio. Il restante corpo del fabbricato e le banchine di Ponte dei Mille - chiude la nota - non sono oggetto di alcuna interdizione». Già in passato erano stati rilevati problemi all' edificio principale, che si trova all' interno del terminal crociere del porto. Nel 2018 si erano spezzate tre bitte di ormeggio a Ponte dei Mille: nello specifico si era trattato di bitte installate durante i lavori di rifacimento della banchina di Ponte dei Mille, nel 2010, appaltati dall' **Autorità portuale** a Coopsette, che le aveva acquistate dalla Fonderie Belli che ha sua volta le aveva fatte realizzare in Cina. Tutte le bitte di quella commessa, una decina, sono poi state cambiata dopo un mese dall' ultimo incidente e dopo essere state ordinate da Palazzo San Giorgio a una ditta italiana che produce, appunto, nel nostro Paese. m. d. a. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Stazione Marittima pericolante, a rischio le crociere a Genova

**GENOVA** - La Stazione Marittima di **Genova** è pericolante : a sostenerlo è una perizia disposta dalla struttura commissariale coordinata dall' Ing. Marco Rettighieri ed effettuata da una società privata, nell' ambito dei lavori che la ditta Pizzarotti ha in programma nell' area. Lo studio ha dimostrato che le condizioni dell' immobile sono peggiori di quanto riscontrato dall' analisi dal prof. Mariani alcuni anni fa: la 'cavitazione' prodotta dalle eliche delle grandi navi ha prodotto danni alla tenuta della Stazione che ora dovrà essere parzialmente evacuata. La notizia, confermata da fonti qualificate, è un terremoto per il business delle crociere del **porto** di **Genova**: se veramente Ponte dei Mille fosse dichiarato inagibile che cosa potrebbe succedere? Il primo provvedimento sarà il trasferimento in altra sede degli uffici amministrativi della Stazione Marittima ma il problema più serio è legato all' imbarco e allo sbarco dei passeggeri: in queste settimane è operativa sullo scalo una sola nave, Msc Grandiosa, che fa tappa a **Genova** ogni domenica, ma nel corso dei prossimi mesi, con un' auspicabile ripartenza del mercato, il numero degli accessi dovrebbe moltiplicarsi. Le navi potranno ancora utilizzare la stazione? Secondo le prime ipotesi probabilmente sì, poiché il deterioramento della struttura non riguarda i piazzali di imbarco: resta però aperto il problema dell' accesso dei passeggeri alle navi e, per questo, sono già allo studio percorsi alternativi. Da questi dipenderà il futuro a breve termine delle crociere su **Genova**. Secondo le informazioni raccolte da Primocanale il rischio di stop riguarderebbe solo il terminal crociere e non coinvolge i traghetti ro-ro e ro-pax operativi nello scalo.

The screenshot shows a news article from PrimoCanale.it. The main headline is "Stazione Marittima pericolante, a rischio le crociere a Genova". The sub-headline is "Un fulmine a ciel sereno sulla città". The author is identified as "di Matteo Carlini" and the date is "venerdì 29 gennaio 2021". The article text is partially visible, discussing the structural issues of the Genova Maritime Station and the potential impact on the cruise ship industry. A small image of the station is also present. At the bottom of the screenshot, there is a navigation bar with social media icons and a footer with the website's mission statement.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Porti, non basta ridurre la CO2 Eleviamo gli standard di lavoro

RICCARDO DEGL' INNOCENTI

Il presidente dei porti di Genova e Savona, Signorini, in un' intervista al Mediatelegraph sulla nuova diga mostra considerazione per il concetto di «sostenibilità». In attesa che anche il **porto** di Genova si doti di una rendicontazione per questo, secondo i canoni seguiti dalle maggiori istituzioni e imprese, benvenuta la sostenibilità, purché non ci si limiti a declinarla solo nell' accezione ambientale, giusto per lusingare la UE che deve finanziare la diga. Infatti, la sostenibilità va declinata anche in chiave economica, come capacità di generare reddito e lavoro, e sociale, di garantire condizioni di benessere a lavoratori e cittadini. Un esempio. Al Terminal San Giorgio i lavoratori sono in stato di agitazione. I motivi della crisi del terminal, che muove quasi il 15% delle merci varie, sono il calo della produzione, del fatturato e della forza lavoro, pur conservando un certo utile. TSG perde traffico ma perde soprattutto fatturato perché ha un cliente quasi unico, Grimaldi, che gli impone tariffe insostenibili, le più basse in **porto** (un terzo della media applicata da PSA). Per mantenere in equilibrio il bilancio e procurare utile all' azionista Gavio, TSG agisce su tre leve: 1) l' aumento esasperato della produttività (un lavoratore TSG produce quasi il doppio di quello di PSA e guadagna il 15% in meno), 2) la flessibilità al ribasso (TSG impone tariffe substandard alla CULMV e ne elimina le chiamate assumendo lavoratori precari, con un altissimo turn over), 3) la riduzione dei lavoratori impiegati (sommando dipendenti e soci della CULMV). Quello che emerge è un bilancio di insostenibilità economica e sociale: inefficiente uso della concessione; cattivi conti economici conseguenza di un unico cliente; abbassamento dello standard contrattuale verso il precariato (di norma assente in **porto**); sfruttamento intensivo della forza lavoro; salari bassi; diritti sindacali minacciati. Ci sono dunque anche questi fattori non strettamente ambientali come la CO2, per raggiungere la sostenibilità. Per risolvere questo "inquinamento", però, non basta sostituire l' elettricità al gasolio, o l' eolico al carbone. Occorre intervenire, come la legge dispone e richiede la responsabilità del ruolo pubblico di presidente, affinché questa insostenibile situazione cessi e le condizioni dei lavoratori di TSG siano allineate a quelle dei terminal più avanzati sul piano delle relazioni industriali. Come? Definendo per tutto il **porto**, d' accordo con i sindacati, standard quantitativi e qualitativi di lavoro, controllando i piani operativi dei terminalisti che sono valsi la concessione e applicando il piano organico dei lavoratori. Esigendo il rispetto di parametri di impresa e di organizzazione del lavoro degni del principale **porto** nazionale in cui lo Stato, noi cittadini tutti, stiamo spendendo oltre due miliardi. Si spera per l' interesse generale, non solo degli azionisti dei terminal e delle compagnie. Allora sì che il **porto** potrà definirsi sostenibile. --L' autore è esperto di lavoro portuale.





## Mancato rispetto dei tempi di riposo e irregolarità sulle merci: in Liguria multato dalla stradale quasi 1 tir su 3

*Su 132 veicoli fermati quasi 40 sanzioni. A Genova i controlli soprattutto nella zona del porto*

Redazione

**Genova**. Controlli fitti anche in Liguria questo mercoledì nell' ambito di un' operazione nazionale della polizia stradale sui mezzi pesanti. Dei tremila controlli in tutta Italia nella nostra regione le pattuglie della stradale hanno fermato tir e camion soprattutto presso il **Porto** di **Genova**, la barriera di Ventimiglia e l' area di servizio Magra Ovest lungo la A12 presso La Spezia. Le 13 pattuglie della Stradale hanno controllato 132 veicoli e identificato 135 persone. Durante i controlli, effettuati anche con l' ausilio delle unità cinofile e di un aereo del Reparto Volo, i poliziotti hanno utilizzato uno speciale software e apparecchiature che consentono di analizzare su strada la scatola nera del mezzo che registra i dati di guida. I controlli, inoltre, non si sono limitati alla verifica del rispetto del codice della strada ma sono stati finalizzati, attraverso la verifica di targhe, telai e in generale degli elementi identificativi dei veicoli, al contrasto del fenomeno del riciclaggio degli stessi. Il bilancio conta quasi 40 sanzioni accertate, riferite nelle maggior parte dei casi al mancato rispetto da parte degli autotrasportatori della normativa sui tempi di guida e riposo ma anche a irregolarità nel trasporto di merci pericolose e di carichi eccezionali.



**Genova**. Controlli fitti anche in Liguria questo mercoledì nell'ambito di un'operazione nazionale della polizia stradale sui mezzi pesanti. Dei tremila controlli in tutta Italia nella nostra regione le pattuglie della stradale hanno fermato tir e camion soprattutto presso il Porto di Genova, la barriera di Ventimiglia e l'area di servizio Magra Ovest lungo la A12 presso La Spezia.

Le 13 pattuglie della Stradale hanno controllato 132 veicoli e identificato 135 persone. Durante i controlli, effettuati anche con l'ausilio delle unità cinofile e di un aereo del Reparto Volo, i poliziotti hanno utilizzato uno speciale software e apparecchiature che consentono di analizzare su strada la scatola nera del mezzo che registra i dati di guida.

I controlli, inoltre, non si sono limitati alla verifica del rispetto del codice della strada ma sono stati finalizzati, attraverso la verifica di targhe, telai e in generale degli elementi identificativi dei veicoli, al contrasto del fenomeno del riciclaggio degli stessi.

Il bilancio conta quasi 40 sanzioni accertate, riferite nella maggior parte dei casi al mancato rispetto da parte degli autotrasportatori della normativa sui tempi di guida e riposo ma anche a irregolarità nel trasporto di merci pericolose e di carichi eccezionali.

## Allarme per i pescatori liguri: "Canoni aumentati fino a 7 volte, situazione insostenibile"

*Coldiretti: "Si rischia di affossare un settore già in crisi per la pandemia, servono misure di sostegno"*

Genova. "Si continua a temere per i pescatori liguri l'incremento fino a sette volte dei costi concessori del demanio marittimo, costi che, soprattutto in anno Covid, porterebbero a gravi conseguenze in termini economici ed occupazionali, contando che le imprese hanno già subito perdite di fatturato medie del 25% (con punte anche del 55%). Serve che tutti agiscano con urgenza per ristabilire, a livello nazionale, una tassazione equa e proporzionale, che permetta di non gravare su uno dei settori di punta dell'economia ligure". È quanto afferma Coldiretti Liguria a seguito dell'incontro in videoconferenza avuto questa mattina con la Prefettura di Genova riguardo all'entrata in vigore, il primo gennaio scorso, dell'articolo 100 del decreto "Agosto" ("Concessioni del demanio marittimo, fluviale e lacuale"), nel quale sono stati modificati i criteri di calcolo del canone relativo alle concessioni demaniali marittime, coinvolgendo diverse categorie tra cui appunto i pescatori. Ad oggi, qualunque sia l'utilizzo delle aree interessate, l'importo annuo del canone delle concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, non potrà essere inferiore a 2.500 euro. "Alcune cooperative di pescatori - afferma Daniela Borriello, responsabile di Coldiretti Impresa Pesca Liguria - hanno pochi metri quadri di concessione e quindi passare a tale cifra diventa un grave problema. Inoltre non bisogna dimenticare che per le attività di pesca e acquacoltura il demanio non rappresenta un "luogo" di reddito, come può essere invece, ad esempio, la spiaggia per gli stabilimenti di balneazione, ma solo un ricovero attrezzature o ancoraggio imbarcazioni. Equiparando a tutti i soggetti tali costi, senza tenere in considerazione queste differenze, si rischia solo di affossare un settore già in crisi a causa della pandemia e dove oltretutto gravano limitazioni europee che condizionano negativamente l'economia delle imprese. Per questo abbiamo voluto confrontarci con la Prefettura di Genova, che si è resa disponibile a sostenere la nostra richiesta con il Governo Centrale. Anche alcuni Comuni e l'**Autorità Portuale** hanno dimostrato una certa sensibilità alla tematica, sospendendo le richieste di pagamento già avanzate in attesa che la questione venga chiarita". "È una situazione insostenibile per i nostri pescatori - affermano il presidente di Coldiretti Liguria Gianluca Boeri e il delegato confederale Bruno Rivarossa - che ancora oggi rischiano di assistere ad un aumento anche di sette volte quello che pagavano fino a pochi mesi fa, con il passaggio da un canone minimo forfettario di 369 euro a 2.500 euro. Questo, tra l'altro, accade proprio in un momento in cui la pesca e l'acquacoltura, stanno attraversando un periodo di grande crisi: con il lockdown, l'intera filiera ha dovuto fare i conti con le perdite legate alla forte riduzione della domanda nei canali della distribuzione tradizionale (mercati regionali, pescherie), e con la chiusura di hotel, ristorazione e catering, da sempre principali acquirenti del prodotto locale. Servono misure che sostengano lavoro e reddito, e non aggravino i costi vivi di gestione che rischiano solo di minare la sopravvivenza delle realtà più piccole e aprire ancora di più all'arrivo di pesce straniero sulle nostre tavole, pesce che non ha nulla a che vedere con la qualità e freschezza di quello del nostro mare. È fondamentale che ad ogni livello si prenda coscienza della situazione in cui siamo e si supportino il più possibile le nostre imprese, e con esse l'economia e l'occupazione territoriale. Non si può puntare su un tanto atteso ricambio generazionale per la nostra pesca, se le azioni messe in campo non fanno che minare l'attuale sopravvivenza delle imprese".

Genova24.it

**Allarme per i pescatori liguri: "Canoni aumentati fino a 7 volte, situazione insostenibile"**

Coldiretti: "Si rischia di affossare un settore già in crisi per la pandemia, servono misure di sostegno"

Redazione - 29 gennaio 2021 - 10:31

Genova

Genova - Si continua a temere per i pescatori liguri l'incremento fino a sette volte dei costi concessori del demanio marittimo, costi che, soprattutto in anno Covid, porterebbero a gravi conseguenze in termini economici ed occupazionali, contando che le imprese hanno già subito perdite di fatturato medie del 25% (con punte anche del 55%). Serve che tutti agiscano con urgenza per ristabilire, a livello nazionale, una tassazione equa e proporzionale, che permetta di non gravare su uno dei settori di punta dell'economia ligure".

È quanto afferma Coldiretti Liguria a seguito dell'incontro in videoconferenza avuto questa mattina con la Prefettura di Genova riguardo all'entrata in vigore, il primo gennaio scorso, dell'articolo 100 del decreto "Agosto" ("Concessioni del demanio marittimo, fluviale e lacuale"), nel quale sono stati modificati i criteri di calcolo del canone relativo alle concessioni demaniali marittime, coinvolgendo diverse categorie tra cui appunto i pescatori. Ad oggi, qualunque sia l'utilizzo delle aree interessate, l'importo annuo del canone delle concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, non potrà essere inferiore a 2.500 euro.

"Alcune cooperative di pescatori - afferma Daniela Borriello, responsabile di Coldiretti Impresa Pesca Liguria - hanno pochi metri quadri di concessione e quindi passare a tale cifra diventa un grave problema. Inoltre non bisogna dimenticare che per le attività di pesca e acquacoltura il demanio non rappresenta un "luogo" di reddito, come può essere invece, ad esempio, la spiaggia per gli stabilimenti di balneazione, ma solo un ricovero attrezzature o ancoraggio imbarcazioni. Equiparando a tutti i soggetti tali costi, senza tenere in considerazione queste differenze, si rischia solo di affossare un settore già in crisi a causa della pandemia e dove oltretutto gravano limitazioni europee che condizionano negativamente l'economia delle imprese. Per questo abbiamo voluto confrontarci con la Prefettura di Genova, che si è resa disponibile a sostenere la nostra richiesta con il Governo Centrale. Anche alcuni Comuni e l'Autorità Portuale hanno dimostrato una certa sensibilità alla tematica, sospendendo le richieste di pagamento già avanzate in attesa che la questione venga chiarita".

"È una situazione insostenibile per i nostri pescatori - affermano il presidente di Coldiretti Liguria Gianluca Boeri e il delegato confederale Bruno Rivarossa - che ancora oggi rischiano di assistere ad un aumento anche di sette volte quello che pagavano fino a pochi mesi fa, con il passaggio da un canone minimo forfettario di 369 euro a 2.500 euro. Questo, tra l'altro, accade proprio in un momento in cui la pesca e l'acquacoltura, stanno attraversando un periodo di grande crisi: con il lockdown, l'intera filiera ha dovuto fare i conti con le perdite legate alla forte riduzione della domanda nei canali della distribuzione tradizionale (mercati regionali, pescherie), e con la chiusura di hotel, ristorazione e catering, da sempre principali acquirenti del prodotto locale. Servono misure che sostengano lavoro e reddito, e non aggravino i costi vivi di gestione che rischiano solo di minare la sopravvivenza delle realtà più piccole e aprire ancora di più all'arrivo di pesce straniero sulle nostre tavole, pesce che non ha nulla a che vedere con la qualità e freschezza di quello del nostro mare. È fondamentale che ad ogni livello si prenda coscienza della situazione in cui siamo e si supportino il più possibile le nostre imprese, e con esse l'economia e l'occupazione territoriale. Non si può puntare su un tanto atteso ricambio generazionale per la nostra pesca, se le azioni messe in campo non fanno che minare l'attuale sopravvivenza delle imprese".

\*Autore: cooperativa di



## Incontro tra Coldiretti Liguria e Prefettura di Genova

redazionegenova4

Incontro Coldiretti Liguria e Prefettura, per ribadire la necessità di eliminare l'aumento ingiustificato in anno di pandemia I settori della pesca e acquacoltura devono avere la reale possibilità di ripartire Si continua a temere per i pescatori liguri l'incremento fino a sette volte dei costi concessori del demanio marittimo, costi che, soprattutto in anno Covid, porterebbero a gravi conseguenze in termini economici ed occupazionali, contando che le imprese hanno già subito perdite di fatturato medie del 25% (con punte anche del 55%). Serve che tutti agiscano con urgenza per ristabilire, a livello nazionale, una tassazione equa e proporzionale, che permetta di non gravare su uno dei settori di punta dell'economia ligure. È quanto afferma Coldiretti Liguria a seguito dell'incontro in videoconferenza avuto questa mattina con la Prefettura di Genova riguardo all'entrata in vigore, il primo gennaio scorso, dell'art.100 del Decreto 'Agosto' ('Concessioni del demanio marittimo, fluviale e lacuale'), nel quale sono stati modificati i criteri di calcolo del canone relativo alle concessioni demaniali marittime, coinvolgendo diverse categorie tra cui appunto i pescatori. Ad oggi, qualunque sia l'utilizzo delle aree interessate, l'importo annuo del canone delle concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, non potrà essere inferiore a 2.500 euro. 'Alcune Cooperative di pescatori - afferma Daniela Borriello, Responsabile di Coldiretti Impresa Pesca Liguria - hanno pochi metri quadri di concessione e quindi passare a tale cifra diventa un grave problema. Inoltre non bisogna dimenticare che per le attività di pesca e acquacoltura il demanio non rappresenta un 'luogo' di reddito, come può essere invece, ad esempio, la spiaggia per gli stabilimenti di balneazione, ma solo un ricovero attrezzature o ancoraggio imbarcazioni. Equiparando a tutti i soggetti tali costi, senza tenere in considerazione queste differenze, si rischia solo di affossare un settore già in crisi a causa della pandemia e dove oltretutto gravano limitazioni europee che condizionano negativamente l'economia delle imprese. Per questo abbiamo voluto confrontarci con la Prefettura di Genova, che si è resa disponibile a sostenere la nostra richiesta con il Governo Centrale. Anche alcuni Comuni e l'**Autorità Portuale** hanno dimostrato una certa sensibilità alla tematica, sospendendo le richieste di pagamento già avanzate in attesa che la questione venga chiarita'. 'E' una situazione insostenibile per i nostri pescatori. - affermano il presidente di Coldiretti Liguria Gianluca Boeri e il Delegato Confederale Bruno Rivarossa - che ancora oggi rischiano di assistere ad un aumento anche di sette volte quello che pagavano fino a pochi mesi fa, con il passaggio da un canone minimo forfettario di . 369,00 a . 2.500,00.'. Questo, tra l'altro, accade proprio in un momento in cui la pesca e l'acquacoltura, stanno attraversando un periodo di grande crisi: con il periodo di lockdown, l'intera filiera ha dovuto fare i conti con le perdite legate alla forte riduzione della domanda nei canali della distribuzione tradizionale (mercatiionali, pescherie), e con la chiusura del canale Ho.re.ca, da sempre uno dei principali acquirenti del prodotto locale. Servono misure che sostengano lavoro e reddito, e non aggravino i costi vivi di gestione che rischiano solo di minare la sopravvivenza delle realtà più piccole e aprire ancora di più all'arrivo di pesce straniero sulle nostre tavole, pesce che non ha nulla a che vedere con la qualità e freschezza di quello del nostro mare. È fondamentale che ad ogni livello si prenda coscienza della situazione in cui siamo e si supportino il più possibile le nostre imprese, e con esse l'economia e l'occupazione territoriale. Non si può puntare su un tanto atteso ricambio generazionale per la nostra



pesca, se le azioni messe in campo non fanno che minare l'attuale sopravvivenza delle imprese'. Fonte Coldiretti.

---



### Porto, nel 2023 le banchine passeggeri elettrificate

Di Massimo Calandri

"Entro inizio aprile sarà ultimata la prima tappa dell' elettrificazione nel porto di Prà: potrà attraccare la prima nave che si alimenta dalla banchina e nel giro di un anno seguiranno gli altri accosti". Accanto al progetto della nuova diga procede il piano per ridurre l' impatto del porto di Genova, come spiega Giuseppe Canepa, direttore del servizio Ambiente dell' **Autorità portuale** di Genova, Savona e Vado ligure intervenendo all' ultimo incontro del dibattito pubblico sulla nuova diga di Genova che sfocerà il 19 nella presentazione della relazione conclusiva. Elettrificazione anche dei 5 accosti di crociere e traghetti che sarà pronta a fine 2023 e pure del terminal contenitori di Calata Bettolo. E visto che ci sono già le prime navi dotate di grandi batterie per fare le manovre negli ambiti portuali senza emissioni, quello potrebbe essere il passo successivo verso impatto zero. "Certamente quando la diga sarà terminata saremo in grado di avere sistemi non inquinanti per consentire una manovra delle navi dall' ingresso fino all' uscita del porto priva di emissioni: questo è il nostro obiettivo" sottolinea il sindaco Marco Bucci che parla anche dei tir. "Genova è stata intasata per anni dal traffico dei camion - dice - dobbiamo fare in modo che l' infrastruttura che governa il porto sia assolutamente indipendente dall' infrastruttura stradale della città. In futuro vedo un percorso isolato sopra o sotto o di fianco alla città, che sia assolutamente ecocompatibile, per ridurre il traffico e l' inquinamento". Nel dibattito pubblico i tecnici che hanno esaminato gli aspetti ambientali legati alla nuova diga, dal moto ondoso alla crescita dei mezzi pesanti (si stima un aumento di 1.300/1.500 mezzi al giorno ma la crescita dovrebbe essere compensata dalle nuove infrastrutture a terra che saranno pronte prima della diga), dalle pale eoliche (preferibili rispetto alla produzione di energia dal moto ondoso), hanno spiegato anche che ci sono almeno 7 relitti sui fondali davanti al porto, due che risalgono alla seconda guerra mondiale e non escludono nuovi ritrovamenti visto che dai rilievi si registrano almeno 8 "anomalie" di "grandi dimensioni".



## Pianifichiamo il suono verso i Green Ports

GENOVA Rumori portuali e problematiche create sia nel lavoro che nelle città. Se n'è parlato venerdì 22 gennaio nel quarto Focus Group previsto dal progetto RUMBLE dedicato ai pianificatori con una buona partecipazione di pubblico. Molte le domande che hanno favorito un positivo dibattito sul tema. La documentazione dell'incontro sarà disponibile, a breve, sul sito del progetto e sul sito di ANCI Liguria. All'incontro hanno partecipato i rappresentanti dei comuni costieri, Province e Città Metropolitana, Autorità Portuali di Genova, La Spezia e Trieste, l'Università di Pisa e di Genova, architetti, ingegneri ed esperti in acustica, nonché alcuni rappresentanti dei comitati cittadini di Genova. La giornata organizzata da ANCI Liguria in collaborazione con Regione Liguria, capofila dei progetti IT FR Marittimo RUMBLE, si è incentrata sul tema della zonizzazione acustica o, per meglio dire, la classificazione acustica del territorio. L'incontro è stato organizzato nell'ambito del progetto RUMBLE che si propone di migliorare il monitoraggio delle fonti sonore causa dell'inquinamento acustico dei porti commerciali e di mettere in campo piccole infrastrutture per cercare di ridurre le principali fonti di disturbo per la popolazione residente nelle aree urbane limitrofe. Al centro del dibattito i problemi acustici causati dal traffico su strada dei mezzi pesanti coinvolti nelle attività portuali, gli attracchi dei natanti e delle navi e la lavorazione sulle banchine. Il focus group, come ben illustrato dalla dottoressa Paola Solari di Regione Liguria dicono gli organizzatori di ANCI si è inserito in un contesto più ampio di progetti dedicati alla mitigazione dell'inquinamento acustico nei porti, finanziati dal programma IT FR Marittimo. Nello specifico il progetto RUMBLE affronta il tema nel contesto dei grandi porti dove più spesso è ben evidente la coabitazione e coesistenza del porto con la città e, quindi, il rapporto positivo e costruttivo tra pianificazione e acustica diventa la sfida proprio nella logica dei Green Ports. Proprio su questo si innesta il saluto, all'apertura dei lavori, dell'assessore all'Ambiente del Comune di Genova, Matteo Campora, che ha sottolineato l'importanza della pianificazione acustica per quelle metropoli come Genova, in cui porto e città sono strettamente connessi tra loro. Si sono susseguiti gli interventi di Ivano Toni, tecnico dell'Autorità Portuale di Livorno che ha presentato lo stato di avanzamento in tema di pianificazione acustica nel porto la città Labronica (Monitoraggio e riduzione dell'impatto acustico: sviluppo e attività nei Porti dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale), Paolo Bidoli dell'ARPA Veneto ha illustrato le mappe acustiche strategiche e l'esperienza di Venezia (Rumore Porto di Venezia: l'attività di ARPAV), Alessandro Conte di Arpal Liguria ha affrontato il tema del rumore portuale nell'ambiente urbano, e Davide Foppiano, esperto in acustica ambientale, ha portato gli esempi pratici di pianificazione acustica nei cantieri di Vado Ligure e Savona. Il progetto RUMBLE che ha visto la realizzazione interventi di mitigazione degli impatti acustici in diversi porti, prevede un'analisi dell'impatto acustico di tali opere che si concluderà nell'estate del 2021.



Porto, mancano i certificati per altri due attracchi

## Molo Fornelli Ovest a rischio crolli: lavori in chiusura

LAURA IVANI

La Spezia Termineranno la prossima settimana i lavori sul fondale del molo Fornelli Ovest. Spianato a -14 metri, per consentire accosti in sicurezza. E inizieranno le operazioni di rinforzo sul piede del molo. Il movimento del fondale, causato dalle eliche delle navi sempre più grandi, rischia di provocare cedimenti pericolosi. La fine dei lavori di spianamento viene annunciata dal segretario generale dell' Authority Francesco Di Sarcina, che anticipa che il cantiere proseguirà però con l'installazione di protezioni alla base della banchina. Navi sempre più grandi e con un più profondo pescaggio rischiano di scalzare la base dei moli. Con il rischio di creare il vuoto. E di far crollare la struttura. «Un problema che si riscontra con le banchine più vecchie - spiega Di Sarcina -. Quelle di più recente costruzione poggiano su palancole, che raggiungono anche i meno 40 metri. Sul Fornelli Ovest procederemo con la posa di materassi protettivi al piede della banchina - prosegue -, per evitare questo rischio». Esigenze di questo tipo non ci sarebbero sul Fornelli Est. «Monitoreremo» risponde Di Sarcina. Sul lato del Garibaldi utilizzato dalle navi da crociera il problema non si pone, per il sistema propulsivo differente utilizzato da questi colossi del mare. Anche con il futuro ampliamento del Garibaldi, poggiato su palancole, il molo non dovrebbe necessitare di ulteriori rinforzi. Intanto sul tema dragaggi e fondali non è chiusa per l' **Autorità Portuale** la questione Fornelli Est e Garibaldi. Almeno per la polizza di fideiussione. Entrambi i lavori non hanno ancora avuto certificato di bonifica. Per il Fornelli Est il ritardo è dovuto al contenzioso che bloccò l'intervento nel 2016 a causa delle conseguenze ambientali della bonifica. Nessuna certificazione nemmeno per il molo Garibaldi. Da analisi recenti sono emersi nuovi residui di agenti contaminanti. La bonifica sarà completata, con probabilità, contestualmente al dragaggio principale programmato in porto. Nel frattempo, sia per Fornelli Est sia per Garibaldi l' Authority dovrà continuare a pagare la fideiussione come richiesto dalla Regione. Fino all'avvenuta certificazione di bonifica. Le polizze scadevano il prossimo mese e sono state prorogate di un anno. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Il fallimento della Perini Navi arriva nel golfo

*Il curatore incaricato dal giudice di seguire l' esercizio provvisorio. Ci vorranno mesi per definire lo stato passivo e attivo. Po*

LA SPEZIA L' onda lunga del crac del gruppo Perini, partita dal cantiere-madre di Viareggio, si infrange anche sullo stabilimento-satellite della Spezia, ubicato in viale San Bartolomeo: lì sono 18 i dipendenti diretti. Ma nei periodi d' oro lo stabilimento - dedito al refit dei gioielli naviganti dello storico brand e di altri superyacht - ha dato linfa a tante imprese locali ed esterne al territorio, costituendo sostentamento per un centinaio di famiglie. Ieri la svolta processuale: i giudici della sezione fallimentare del Tribunale di Lucca hanno decretato il fallimento della società controllata da Edoardo Tabacchi e guidata dall' ad Lamberto Tacoli. Un epilogo che, diversi operatori della nautica, davano per scontato in conseguenza del flop di vari piani di ristrutturazione del debito, ex articolo 182-bis, annunciati e non presentati e dopo anche un' ipotesi di risanamento attraverso un concordato preventivo che però non si è mai concretizzata. Perini Navi, come emerge dalle carte del Tribunale, a fine 2019 presentava una perdita complessiva di 80,87 milioni - alla fine del primo trimestre dello scorso anno il rosso aggiuntivo era di oltre 5 milioni - con una esposizione debitoria che sfiorava i 100 milioni. Alla resa dei conti il piano di ristrutturazione che prevedeva il coinvolgimento del fondo Blue Skye, pronto a garantire l' emissione di un prestito convertibile da 30 milioni, a quattro anni, a un tasso del 12% e con garanzie in pre-deduzione su tutti i beni di proprietà del cantiere, non è andato in porto. Pollice verso del Tribunale, che, in parallelo, ha dato il la all' esercizio provvisorio dell' azienda. Per dare corso ad esso è stato scelto il commercialista Franco Della Santa di Lucca: è lui il curatore fallimentare. Lo attende un compito gravoso vista l' articolazione del gruppo con stabilimenti oltre che a Viareggio e alla Spezia, anche ad Istanbul. A cornice un vasto indotto, fatto di tante professionalità: falegnami, idraulici, elettricisti, motoristi, artigiani vari. Gli stessi che ora vantano mancati pagamenti. Per loro inizia l' iter della carte bollate, in vista della tappa cardine dell' evoluzione della procedura fallimentare: il 22 giugno il curatore dovrà presentare la verifica dello stato passivo. Al vaglio anche un attivo articolato fatto di yacht in costruzione, lavori di refit, capannoni, macchina e concessioni demaniali, in capo, alla Spezia, all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. Un' area, quella, di grande appetibilità, ieri, oggi e domani. Da quanto era il crocevia della costruzione delle barche dei legno e dei restauri delle più delle imbarcazioni d' epoca circolanti sul Mediterraneo, quando il marchio era quello della famiglia spezzina Beconcini. Un' attività questa che è andata avanti fino al 2006, quando Perini, che già aveva una partecipazione societaria, acquisì anche le quote degli imprenditori di casa nostra. Da quel momento lo stabilimento si è dedicato all' allestimento degli yacht costruiti in Turchia e al refit di quelli, col marchio Perini, circolanti. Corrado Ricci.



# Città della Spezia

La Spezia

## Dragaggi, Adsp realizza nuove indagini per la caratterizzazione

*Nel giro di due mesi dovrebbe essere disponibile il quadro completo del secondo e del terzo bacino. Di Sarcina: "Scavi necessari per la competitività dello scalo. Per questo bisogna fare bene la caratterizzazione"*

La Spezia - L' utilità dei dragaggi per un porto moderno non è da mettere in discussione. Canali di accesso più profondi consentono l' arrivo di navi più grandi e di conseguenza maggiori volumi di traffici sulle banchine, vera e propria linfa vitale di ogni scalo. Da cinque anni a questa parte entrando in argomento non si può che pensare alla moria di muscoli che si verificò nei vivai dei mitilicoltori spezzini, anche se sul rapporto diretto tra le attività di scavo dei fondali e il disastro che investì i molluschi si deve ancora attendere il pronunciamento della magistratura. E' anche per questo che per tutto il mandato di Carla Roncallo e ancora oggi l' **Autorità di sistema portuale** ha voluto confrontarsi a più riprese con i muscolai prima di riprendere il discorso. Un anno fa è stato dato il via alla caratterizzazione dei fondali antistanti il secondo e il terzo bacino, mentre sono state portate avanti le operazioni di livellamento dei fondali del Molo Fornelli Ovest e, ancora pochi giorni fa, sono state prorogate di anno in anno le polizze fideiussorie per i completamenti delle escavazioni in corrispondenza della banchina orientale del Fornelli e di quella di Calata Paita. Sulla base delle risultanze delle analisi ecotossiche l' Authority "ritiene opportuno - si legge in una recente determinazione firmata dal segretario generale Francesco Di Sarcina - procedere con una verifica di approfondimento e di controprova, volta ad accertare e confermare i risultati ottenuti in ragione della fattibilità tecnico-economica del prossimo progetto di dragaggio complessivo". "Le indagini - spiega Di Sarcina a CDS - sono state svolte nella prima metà dell' anno scorso con animali sentinella che non sono stati reperibili in alcuni periodi del lockdown, pertanto c' è la necessità di verificare se i risultati emersi siano stati influenzati da questa particolare condizione. Le caratterizzazioni, per esperienza, devono essere certe: se è necessario bisogna ripetere gli studi anche più volte. Inoltre potremmo pensare di allargare i campionamenti anche allo specchio acqueo antistante il Canaletto, visto che se Lscd dovesse chiedere una modifica del piano industriale potrebbe esserci più interesse su quell' area che sul Molo Garibaldi". In Via del Molo si danno un paio di mesi di tempo per concludere gli approfondimenti e tracciare un quadro completo della situazione. "Fatto questo predisporremo un progetto di intervento equilibrato, che risolva le problematiche del porto nel pieno rispetto dell' ambiente, quindi lo proporremo per l' autorizzazione e poi andremo ad appaltarlo. Stiamo lavorando fianco a fianco con le strutture della Regione - prosegue il segretario - per avere il conforto di proporre un piano che rispetti tutti i criteri per avere l' autorizzazione". Se tutto andrà come sperano in Adsp entro il 2021 potrebbero prendere il via i lavori di scavo per portare i fondali, che oggi variano tra i 13 e i 15 metri, a una profondità di 15 metri uniforme nei canali di accesso e negli spazi di manovra. "Fondali più profondi significano la possibilità di utilizzo di navi più capienti da parte degli armatori e di ottimizzazione delle rotte e delle operazioni di banchina. Si tratta di un nuovo salto di qualità che il porto della Spezia deve fare se vuole mantenere la sua competitività. E' per questo che stiamo facendo le caratterizzazioni e soprattutto è per questo che le vogliamo fare bene", conclude Di Sarcina. Venerdì 29 gennaio 2021 alle 21:45:09 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.





## Miglio blu, il distretto della Nautica spezzino parte dal completamento del parcheggio

*Il progetto finanziato con fondi regionali pari a 1,1 milioni di euro, con un contributo di 300 mila euro dell' Adsp del Mar Ligure Orientale e 75 mila euro dal Comune*

Il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, accompagnato dall' assessore ai lavori pubblici Luca Piaggi, ha verificato lo stato dei lavori al cantiere del Miglio Blu, il progetto finanziato con fondi regionali pari a 1.175.000 di euro, con un contributo di 300 mila euro dell' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Orientale e 75 mila euro dal Comune. Finalità dei lavori è creare un nuovo distretto produttivo dedicato alla nautica e a tutte le attività a essa connesse nell' area compresa tra il Molo Pagliari e il Muggiano, dove sono presenti diverse eccellenze del settore, importanti enti di ricerca internazionali, come il Cmre della Nato e il Csm della Marina Militare e un porto turistico, Porto Lotti, in grado di offrire ogni servizio necessario ai diportisti. Ma non solo. Si tratta anche di una serie di interventi che avranno una ricaduta giudicata importante sui quartieri compresi nelle aree di intervento grazie ad una riqualificazione strutturale complessiva che consentirà maggiore decoro e servizi. L' area compresa fra Molo Pagliari e Muggiano è una zona della Città per anni dimenticata ma che è densamente abitata e popolata dai lavoratori dell' indotto della nautica che, in quel tratto di strada, costituisce il fiore all' occhio dell' economia della nostra Città e alla Città il Miglio Blu vuole restituire prestigio. I lavori per ora hanno interessato il quasi definitivo completamento sul parcheggio Pagliari che garantirà circa 100 posti auto a servizio degli abitanti dei quartieri e dei lavoratori dei cantieri navali presenti. Un' opera che ha consentito di riqualificare anche un' area fortemente degradata e che consentirà di liberare parte della strada di Viale S. Bartolomeo e consentire di recuperare spazi per le altre opere oggetto del progetto. «Il Miglio Blu è un progetto fondamentale per l' Amministrazione che va a realizzare uno dei punti promessi in campagna elettorale, La Spezia capitale della nautica - dichiara il sindaco Peracchini - la riqualificazione del tratto di viale San Bartolomeo compreso tra via Pitelli fino al Muggiano è il primo lotto di un progetto ben più ampio, e nasce non solo con l' obiettivo di valorizzare la parte più a levante della città ma soprattutto di dare vita a un distretto della nautica in grado di rispondere a tutte le esigenze legate a questo mondo. La creazione di un brand dedicato e un' immagine coordinata dell' area compresa tra il Molo Pagliari e il Muggiano, insieme alla sua riqualificazione, significa costruire una rete virtuosa in cui promuovere la formazione, la ricerca e l' industria: un' operazione che coinvolge sia i lavori pubblici sia lo sviluppo economico e che in grado di rispondere grazie a questa sinergia a tutte le esigenze legate al mondo della nautica e valorizzarne l' eccellenza spezzina per incentivare anche l' occupazione».



## Miglio Blu: sopralluogo del sindaco

Progetto finanziato con fondi regionali per 1,175 mln

Redazione

LA SPEZIA Pierluigi Peracchini visita il cantiere del Miglio Blu per verificare lo stato avanzamento dei lavori, accompagnato dall'assessore ai Lavori pubblici Luca Piaggi. Il Miglio Blu è un progetto finanziato con fondi regionali pari a 1.175.000 di euro, con un contributo di 300mila euro dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale e 75 mila euro dal Comune. Finalità dei lavori è creare un nuovo distretto produttivo dedicato alla nautica e a tutte le attività ad essa connesse nell'area compresa tra il Molo Pagliari e il Muggiano, dove sono presenti diverse eccellenze del settore, importanti enti di ricerca internazionali, come il CMRE della NATO e il CSSN della Marina Militare e un porto turistico, Porto Lotti, in grado di offrire ogni servizio necessario ai diportisti. Ma non solo. Si tratta anche di una serie di interventi che avranno una ricaduta importante sui quartieri compresi nelle aree di intervento grazie ad una riqualificazione strutturale complessiva che consentirà maggiore decoro e servizi. L'area compresa fra Molo Pagliari e Muggiano, infatti, è una zona della Città per anni dimenticata ma che è densamente abitata e popolata dai lavoratori dell'indotto della nautica che, in quel tratto di strada, costituisce il fiore all'occhiello dell'economia della nostra Città e alla Città il Miglio Blu vuole restituire prestigio. Peracchini, dunque, ha voluto visionare di persona la svolgimento dei lavori che al momento hanno interessato il quasi definitivo completamento sul parcheggio Pagliari che garantirà circa 100 posti auto a servizio degli abitanti dei quartieri e dei lavoratori dei cantieri navali presenti. Un'opera che ha consentito di riqualificare anche un'area fortemente degradata e che consentirà di liberare parte della strada di Viale S. Bartolomeo e consentire di recuperare spazi per le altre opere oggetto del progetto. Il Miglio Blu è un progetto fondamentale per l'Amministrazione che va a realizzare uno dei punti promessi in campagna elettorale, La Spezia capitale della nautica dichiara il Sindaco Pierluigi Peracchini. La riqualificazione del tratto di viale San Bartolomeo compreso tra via Pitelli fino al Muggiano è il primo lotto di un progetto ben più ampio, e nasce non solo con l'obiettivo di valorizzare la parte più a levante della città ma soprattutto di dare vita a un distretto della nautica in grado di rispondere a tutte le esigenze legate a questo mondo. La creazione di un brand dedicato e un'immagine coordinata dell'area compresa tra il Molo Pagliari e il Muggiano, insieme alla sua riqualificazione, significa costruire una rete virtuosa in cui promuovere la formazione, la ricerca e l'industria: un'operazione che coinvolge sia i lavori pubblici sia lo sviluppo economico e che in grado di rispondere grazie a questa sinergia a tutte le esigenze legate al mondo della nautica e valorizzarne l'eccellenza spezzina per incentivare anche l'occupazione.



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

### «La sabbia c'è basta prenderla» Il prof. Mauro Rosi per il dragaggio

*Il docente dei Paladini Apuo-versiliesi bocchia il progetto dell' uso della ghiaia di marmo: è un elemento innaturale*

C.F.

massa. Docente al dipartimento Scienza della Terra dell' Università di Pisa, il professor Mauro Rosi è da tempo impegnato sul fronte della lotta all' erosione a fianco dei Paladini Apuo-Versiliesi di Orietta Colacicco. Autorre di studi e iniziative pubbliche in Versilia sul problema della costa, sintetizza così il problema erosione. «La costa che va da Bocca di Magra a **Marina** di Pisa riceve un rilevante apporto di sabbia di eccellente qualità portato dai fiumi Magra, Serchio e Arno. La costruzione dei porti di **Marina** di **Carrara** e di Viareggio, ha in vario modo interferito con la migrazione della sabbia lungo la costa. A causa di un apporto sabbioso ridotto da parte del fiume Magra e del concomitante effetto di contenimento della sabbia operata dal **porto** di **Marina**, si è determinata una forte accelerazione dell' erosione nei settori di Partaccia, **Marina** di Massa e Ronchi». **Una specie di paradosso?** «Sì, tutti gli esperti coinvolti nei nostri forum hanno evidenziato come la nostra sia una situazione per certi versi paradossale. A fronte di una enorme quantità di risorsa sabbiosa di eccellente qualità ammassata sul lato su del **porto** di Viareggio e in misura minore a nord del **porto** di **Marina** di **Carrara**, arrecante tra l' altro un serio problema di navigabilità alle imboccature dei due porti, manchiamo della capacità operativa necessaria per rifornire, mediante dragaggio, i tratti di costa sofferenti». **Il professor Pranzini sostiene che un modo per fermare l' erosione sarebbe quello creare spiagge di ghiaia di marmo. La ritiene un' opzione valida?** «Costruire spiagge artificiali fatte di elementi che per dimensione (la ghiaia) e per natura (il marmo) sono del tutto diversi dalla nostra sabbia, equivarrebbe a introdurre ambienti del tutto innaturali sulla nostra costa. Ci sono però altre due considerazioni che rendono la proposta irricevibile da parte di Forte dei Marmi. Il primo è che i ciottoli di marmo verrebbero fatti rotolare dal moto ondoso e dalle correnti verso sud lungo la battigia, arrivando nel giro di pochi anni sulle spiagge di Forte dei Marmi; il secondo è che il marmo, molto più tenero della componente silicea della nostra sabbia, sarebbe rapidamente abraso divenendo una fabbrica di nuova marmettola. Non mi pare quindi, da nessun punto di vista, una buona idea». **Quali alternative restano in campo?** «Dobbiamo creare un sistema di gestione che provveda a mantenere in equilibrio il sistema costiero spostando la sabbia dalle zone di accumulo verso i settori in sofferenza. Lo spostamento deve controbilanciare quello che il mare tende inesorabilmente a fare. Dobbiamo comprendere che il nostro sistema costiero ha alte probabilità di non perdere sabbia verso il largo, semplicemente tende a spostarla lungo costa. Perciò si rende necessario mantenere la costa mettendo in essere l' azione inversa a quella del moto ondoso e delle correnti. In altre parole dobbiamo ripetere, nella componente **marina**, quell' opera di annuale manutenzione che ciascun concessionario di stabilimento balneare fa da decenni quando chiama un trattore per riportare verso la battigia, la



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

### Marina di Carrara

---

sabbia che il libeccio ha spostato verso le cabine durante l'inverno». Molti obiettano che sarebbe combattere contro i mulini a vento... «A coloro che obiettano che la sabbia posizionata in un tratto in erosione sarebbe rapidamente rimossa dal mare, oppongo le seguenti considerazioni. Dobbiamo mettere sul piatto della bilancia i costi e i potenziali benefici. I costi sono quelli di avere una draga che ogni anno sposta sabbia dai settori in accumulo a quelli in erosione. I benefici sarebbero molteplici: più spiaggia, più posti ombra e quindi maggiori entrate per il turismo balneare. Lo spostamento della sabbia dalle imboccature dei porti di **Marina** di Viareggio darebbe maggiore funzionalità e sicurezza alle navigabilità delle imboccature dei porti». **Come mai non si è mai pensato a percorrere una strada semplice e chiara come quella che lei propone?** «Proveniamo da un passato in cui le competenze sul sistema costiero erano in carico alle province senza alcuna possibilità di avere una visione comprensoriale del problema; solo da pochi anni le competenze sono passate alla Regione. Che ha avviato un primo timido intervento, con visione comprensoriale, di spostamento di 100mila metri cubi di sabbia da Viareggio a Poveromo; un primo piccolo passo ma significativo. Ma ad oggi le varie peripezie burocratiche non hanno portato ad alcun risultato. Purtroppo il mare non fa sconti alla burocrazia per cui credo sia indispensabile un drastico cambio di rotta. L'unica opzione che vedo è la creazione di un soggetto giuridico pubblico-privato che operi con maggiore rapidità». --C.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Lo storico ambientalista ed ex deputato dei Verdi Riccardo Canesi si schiera contro nuove opere in mare. In nome della sicurezza

### «Le banchine van bene così Più spazio alla nautica sì Allargamenti a sud no»

RICCARDO CANESI

L' intervento Abbiamo in Provincia decine di "esperti" sul **porto** e sull' erosione e non ce ne siamo mai accorti. Ciononostante siamo ancora ad ascoltare frasi del tipo "il **porto** non provoca erosione" , "esistono accordi tra i Comuni dal 2009" con il sindaco di Carrara che assicura che "con il nuovo **porto** non ci sarà peggioramento" e altre amenità. Dire che il **porto** non causa erosione è un' offesa all' intelligenza. Sugli accordi tra Comuni per l' ampliamento del **porto** dico che l' errore più grande è far finta di ignorare che le cose umane (comprese le decisioni politiche) possono cambiare, visto che tra una cosa umana e l' altra, avvengono anche fatti "naturali", come l' alluvione del 5 novembre 2014 a Marina di Carrara. Evento causato sì dal crollo di un argine mal fatto, ma acuito dal "tappo" formato alla foce del Carrione dal piazzale Città di Massa . Quel piazzale ostruisce parzialmente la foce e il regolare deflusso delle acque su tutta la rete viaria a mare (non è un caso che si sia dovuto abbattere il muro del Buscaioli per far defluire le acque). Il sindaco di Carrara si dichiara favorevole a un ampliamento del **porto**: vedi il progettato molo alla foce del Carrione sul nefasto piazzale Città

di Massa che, al contrario, andrebbe demolito parzialmente per evitare ulteriori rischi idrogeologici. Ma visto che fa riferimento a confortanti "ricerche" sul nuovo **porto** e l' erosione, perché non rende partecipe anche la cittadinanza di queste sue certezze? Sia chiaro, non sono per la chiusura del **porto**. Sono per il suo mantenimento nelle dimensioni attuali, con il molo di ponente destinato alla nautica e il molo di levante destinato al commerciale. Un **porto** così com' è basta e avanza. Cerchiamo di limitare almeno i danni di una struttura costruita nel posto sbagliato, su una costa bassa e sabbiosa, inadatta a infrastrutture "pesanti". Gli aumenti di traffico, che qualcuno potrebbe contrabbandare, sono stati solamente conferiti dai traghetti per la Sardegna, frutto della scelta di concedere a Grendi una banchina che, di fronte ad un miserrimo livello occupazionale, contribuisce a intasare e inquinare le strade con centinaia di Tir di una località turistica dichiarata "Bandiera Blu" . A Massa e Carrara non c' è memoria. O meglio non si vuole avere memoria, di tutti i danni e le tragedie avvenute, per continuare sulla strada sbagliata come se nulla fosse accaduto. Manca il coraggio, una visione di futuro, frutto non della passiva e talvolta opportunistica gestione dell' esistente ma di una conoscenza del territorio, delle sue dinamiche ambientali, sociali, economiche. Errare è umano, perseverare negli errori però è diabolico. Nonostante, ormai siano state fornite tonnellate di contributi scientifici ed organizzate decine di conferenze, non è ancora stato assimilato da coloro che sostengono l' ampliamento del **porto** (così come l' incremento delle cave) il concetto di "limite". Sarebbe sufficiente osservare il territorio dal mare o dall' alto Nella sua straordinaria bellezza troviamo purtroppo tante ferite. Evidentemente ad alcuni non è ancora chiaro che, in un territorio così fragile, delicato, limitato e ad altissimo rischio idrogeologico come il nostro, non si può fare tutto e il contrario di tutto! La cosa poi grave che questi presunti "paladini dello sviluppo economico" non comprendono è che ,se compromettiamo le risorse naturali (vedi spiaggia), pregiudichiamo anche la stessa economia (vedi turismo







## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

### Marina di Carrara

---

e non solo) che, in termini di fatturato e occupati è notevolmente superiore al **Porto**. --Riccardo Canesi(Docente di Geografia, già capo segreteria del Ministro dell' Ambiente e componente della Commissione Trasporti della Camerai)© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

il futuro dello scalo

### Ma nel Recovery non si parla di ampliamento del porto

*Nel documento Next Generation si prevedono solo interventi per l'accessibilità Un Piano regolatore vecchio di 40 anni e la bocciatura del maxi allargamento*

CLAUDIO FIGAIA

massa **carrara**. Ci sono due righe dedicate al **porto** di **Marina** di **Carrara** nel "Next Generation Italia", (ossia il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza, ossia il Recovery Plan), il documento che illustra come verranno impiegati i 209 miliardi di euro in arrivo dall' Ue. Due righe all' interno del capitoletto dedicato al piano integrato dei porti in cui si legge: "Accessibilità marittima: Porti di Vado Ligure, Civitavecchia, Taranto, **Marina** di **Carrara**, Napoli. Poco sotto, al paragrafo successivo: "Aumento capacità portuale: Porti di Ravenna, Cagliari, La Spezia, Napoli, Trapani e Venezia". Cosa significa? Significa che il Next Generation prevede finanziamenti per migliorare l'accessibilità al **porto**, ossia per le opere di interfaccia **porto**-città (Waterfront) o di dragaggio dei fondali. Mentre per la Spezia si pensa a interventi diretti ad ampliare lo scalo o comunque ad aumentarne i traffici. Per dirla in altre parole: i soldi per l' allargamento del **porto** di **Marina** di **Carrara** non ci sono. Cosa che può contribuire a tranquillizzare il largo fronte di opinione pubblica e politica che teme un più o meno futuribile ampliamento dello scalo marinello verso sud. Con conseguente aumento dell' erosione costiera sul litorale di

**Marina** di Massa e fin giù in Versilia. Il fatto che l' ampliamento non sia nel Recovery Plan, tuttavia, non è garanzia che l' ampliamento sia definitivamente cancellato dall' orizzonte della costa apuana. L' idea rimane. Riportata, ad esempio, negli accordi firmati dai sindaci di **Carrara** e Massa (oltre che Provincia, Regione, ministero) nel 2009 . Un protocollo, ha ricordato l' allora sindaco di Massa Roberto Pucci in indiretta risposta all' attuale primo cittadino Francesco Persiani, in cui già si prevedeva (all' articolo 9) che "una parte delle risorse derivate dalla gestione del **porto** venissero utilizzate per il mantenimento del riequilibrio del litorale apuano", cioè quello che chiede Persiani. In questo documento c' è però anche un ampliamento del **porto**. Con un pennello-scogliera per consentire l' utilizzo del piazzale Città di Massa come banchina protetta dal mare aperto. Una previsione di portata ben più limitata rispetto all' ormai lontano progetto del nuovo Piano regolatore portuale del 2000 in cui si parlava tra l' altro dell' inglobamento della foce del Carrione all' interno del **porto** e di un maxi **porto** turistico esteso fin oltre il Lavello. Quel Piano venne bocciato dalla Regione e di fatto cancellato. E il Piano portuale in vigore è rimasto quello vecchio, datato 1981 (compie 40 anni). Più di recente, lo scorso anno, è stato però approvato, dopo un percorso durato 18 mesi, il Documento di pianificazione strategica di sistema del Mar Ligure Orientale che coinvolge i porti della Spezia e **Marina** di **Carrara**, in pratica il Prg sovra-ordinato dei due scali. Che per diventare operativo ha bisogno del nuovo Piano regolatore del **porto** di **Marina**. Molto, in fatto di erosione dipenderà da come e quando verrà varato questo Piano. --Claudio Figaia© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' intervento

«Il porto traina l' economia per tutta l' area»

MASSA CARRARA «Uniti si gioca, almeno, divisi si perde senza giocare» dice il segretario provinciale Cisl Andrea Figaia intervenendo nel dibattito aperto tra Massa e Carrara, turismo balneare e sviluppo portuale. «Tutte le discussioni sulla possibilità di unire le città sono finite in rissa verbale, indifferenza - ricorda -. Eppure insieme furono protagonisti al Congresso di Vienna e poi, dopo l' unità d' Italia, attirarono un buon numero di Comuni dalla Val di Vara e dalla Garfagnana (anche grazie alla Diocesi), poi perduti a vantaggio di Lucca e di Spezia». «Il porto c' è e l' erosione anche. L' uno traina un' economia interessante, non legata oggi solo al marmo e alla logistica metalmeccanica - sottolinea Figaia -. Metalmeccanica che - Piombino out - terrà ben stretto tutto il mondo 'pignone', per intenderci, per almeno altri 10/15 anni con lo stabilimento di Massa (e quindi non solo lo yard di Avenza) in prima fila con fatturato e centinaia di posti di lavoro stabile e indotto. Può forse Massa tirarsi fuori da tutto questo? Per non parlare dell' utilità che ha e avrà la ferrovia portuale della Zia, come centro intermodale di molte aziende 'massesi', che hanno e avranno un' alternativa strategica al solo trasporto su gomma». E il litorale? «Certo il turismo a Marina di Massa produce un bell' indotto, molto molto moltissimo al nero, ma comunque danaro che rimane in zona. - sostiene Figaia - Al punto da considerarlo come la nostra cassa integrazione al nero dicemmo. Il turismo va sviluppato coinvolgendo la Regione e programmando un' azione di marketing territoriale che, pandemia risolta, introduca anche nei nostri territori di costa e della lunigiana quei flussi in arrivo alla ricerca della toscantità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**«Ripascimento? Solo se è continuo»  
Serve un ente pubblico-privato»**

Massa Rocca, docente all'Università di Pisa, lancia una proposta per riattivare l'economia dell'area

**MASSA CARRARA**

Se si vuole che la zona di Massa Carrara, che è stata dichiarata area di sviluppo economico, possa tornare a essere un polo di attrazione per le imprese, è necessario che il territorio sia ripulito dalle attività inquinanti e che si creino nuove opportunità di lavoro. Per questo, il professor Massimo Rocca, docente all'Università di Pisa, lancia una proposta: creare un ente pubblico-privato che si occupi di riattivare l'economia dell'area. Rocca, che ha lavorato per anni alla riqualificazione del porto di Massa Carrara, ritiene che la zona sia in grado di attrarre investimenti e creare posti di lavoro se si riesce a ripulirla dalle attività inquinanti e a creare nuove opportunità di lavoro. Per questo, propone la creazione di un ente pubblico-privato che si occupi di riattivare l'economia dell'area. Rocca, che ha lavorato per anni alla riqualificazione del porto di Massa Carrara, ritiene che la zona sia in grado di attrarre investimenti e creare posti di lavoro se si riesce a ripulirla dalle attività inquinanti e a creare nuove opportunità di lavoro.

**«Il porto traina l'economia per tutta l'area»**

Massimo Rocca, docente all'Università di Pisa, lancia una proposta per riattivare l'economia dell'area



## «Ripascimento? Solo se è continuo Serve un ente pubblico-privato»

Mauro Rosi, docente all' Università di Pisa, lancia una proposta per risolvere l' erosione del litorale

MASSA CARRARA Se c' è qualcuno che ha studiato a fondo negli ultimi anni il fenomeno dell' erosione a sud del porto di Marina di Carrara è certamente il professor Mauro Rosi, fra i principali protagonisti dei forum internazionali della costa organizzati da Forte dei Marmi. «Il sistema costiero che va da Bocca di Magra a Marina di Pisa riceve, in misura non esattamente quantificata, un rilevante apporto di sabbia di eccellente qualità portato alla costa dalle foci di tre grandi fiumi: Magra, Serchio e Arno. La costruzione dei porti di Marina di Carrara e di Viareggio ha in vario modo interferito con la migrazione della sabbia lungo la costa. Nel settore meridionale si è determinato un colossale ammassamento di sabbia sul lato sud del Porto di Viareggio. Nel settore nord un fenomeno speculare, di scala ridotta, a nord del porto di Marina di Carrara. A causa di un apporto sabbioso ridotto da parte del fiume Magra e del concomitante effetto di contenimento del porto, si è determinata nel comune di Massa una forte accelerazione dell' erosione a Massa». **Quali sono le raccomandazioni degli esperti internazionali?**

«A fronte di una enorme quantità di risorsa sabbiosa di eccellente qualità ammassata vicino ai porti, arrecante tra l' altro un serio problema di navigabilità alle imboccature, manchiamo della capacità operativa necessaria per rifornire, mediante dragaggio, i tratti di costa sofferenti». Il professor Pranzini sostiene che un modo per fermare l' erosione sarebbe quello creare spiagge di ghiaia di marmo. «Costruire spiagge artificiali fatte di elementi che per dimensione (la ghiaia) e per natura (il marmo) sono del tutto diversi dalla nostra sabbia, equivarrebbe a introdurre ambienti del tutto innaturali sulla nostra costa. Sarebbe la prova evidente della nostra incapacità di mettere a frutto l' immensa risorsa di sabbia di cui disponiamo». **Quali alternative?** «Dobbiamo creare un sistema di gestione che provveda a mantenere in equilibrio il sistema costiero spostando la sabbia dalle zone di accumulo verso i settori in sofferenza. Lo spostamento deve controbilanciare quello che il mare tende inesorabilmente a fare». Molti obiettano che questa operazione sarebbe combattere contro i mulini a vento. «Il sistema turistico balneare ha in sé una forza economica straordinaria come i numeri mostrano in modo inequivocabile. I costi sono quelli di avere una draga che ogni anno sposta sabbia dai settori in accumulo a quelli in erosione. I settori in sofferenza vedrebbero accresciute le possibilità di avere più spiaggia e quindi maggiori entrate; lo spostamento della sabbia dalle imboccature dei porti di Marina di Carrara e di Viareggio darebbe maggiore funzionalità e sicurezza alle imboccature». **Perché non si è mai pensato a percorrere una strada semplice e chiara?** «Solo da pochi anni le competenze sono passate nelle mani della Regione. Quest' ultima ha deliberato un primo timido intervento, con visione comprensoriale, di spostamento di 100.000 metri cubi di sabbia da Viareggio a Poveromo; un primo piccolo passo ma significativo dal punto di vista simbolico.



## La Nazione (ed. Massa Carrara)

### Marina di Carrara

---

Quello però che è successo è che a fronte di decisioni operative prese dalla Regione nell' ormai lontano 2016, ad oggi le varie peripezie burocratiche non hanno portato ad alcun risultato. E' evidente che un sistema gestionale pubblico sta mostrando difficoltà enormi ad operare con efficienza e tempismo. E' indispensabile un drastico cambio di rotta. L' unica opzione che vedo è la creazione di un soggetto giuridico pubblico-privato che operi con maggiore rapidità. Le autorità portuali dovrebbero farne parte concorrendo al finanziamento e partecipando alla pianificazione così come gli enti di ricerca e università potrebbero farsi carico delle attività di studio e monitoraggio. Le rimanenti quote dovrebbero essere in parte a carico degli enti pubblici ma soprattutto dei privati che trarrebbero concreto beneficio. Un modello di gestione della costa pubblico-privato potrebbe trovare considerazione anche all' interno delle iniziative promosse dal Recovery Fund». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Persiani: «Bene la partenza della task -force Ora aspettiamo la convocazione degli enti»**

MASSA «Sono contento che finalmente si sia riunita la task force convocata dalla Regione. E sinceramente credo che sia anche un po' merito nostro, di aver smosso qualcosa sul tema». Si toglie un sassolino dalla scarpa il sindaco di Massa, Francesco Persiani, che ha preso atto del primo incontro convocato a Firenze dove, però, non c'era fra gli invitati il Comune di Massa, il primo soggetto istituzionale danneggiato dalla scomparsa della sabbia a sud del porto di Marina di Carrara. «Certo, sarebbe meglio convocare prima le istituzioni locali rispetto alle associazioni ma alla fine va bene anche così - conclude Persiani -. L'importante è che adesso dalle parole si passi ai fatti».

**«Ripascimento? Solo se è continuo Serve un ente pubblico-privato»**

Massa Carrara, 30 gennaio 2021. La task force per il porto di Carrara si è riunita a Firenze. Il sindaco di Massa Carrara, Francesco Persiani, ha preso atto del primo incontro convocato a Firenze dove, però, non c'era fra gli invitati il Comune di Massa, il primo soggetto istituzionale danneggiato dalla scomparsa della sabbia a sud del porto di Marina di Carrara.

**Persiani: «Bene la partenza della task-force Ora aspettiamo la convocazione degli enti»**

MASSA Carrara. Il sindaco di Massa Carrara, Francesco Persiani, ha preso atto del primo incontro convocato a Firenze dove, però, non c'era fra gli invitati il Comune di Massa, il primo soggetto istituzionale danneggiato dalla scomparsa della sabbia a sud del porto di Marina di Carrara.



## Il Tirreno

Livorno

### Corsini sbotta «Dimenticato il nostro porto»

LIVORNO. Il pugno sul tavolo. Perché se l' Autorità ha pronti 39 progetti per 634 milioni da finanziare col Recovery Fund, stupisce che il documento elaborato a Roma dal governo non faccia cenno al ruolo ed alle potenzialità del porto di Livorno. Una doccia fredda, al netto delle risorse già promesse per la Darsena Europa. «Il Piano di Recupero e Resilienza sottovaluta il ruolo del porto di Livorno quale nodo strategico destinato ad alimentare il Valico del Brennero». Ecco il pugno sul tavolo di Stefano Corsini. In apertura di seduta dell' Organismo di partenariato della risorsa mare - chiamato, tra le altre cose, ad esaminare il Piano Operativo Triennale 2021-2022 - il presidente dell' Autorità di ambito del sistema portuale dell' Alto Tirreno, ha aperto una polemica. Con un messaggio inequivocabile: il documento che definisce il futuro della portualità «si focalizza esclusivamente sul Sistema Genova, naturalmente proteso sul Corridoio Genova-Rotterdam (attraverso il Terzo Valico di Giovi), e sul polo di Trieste, che insiste sul Corridoio Adriatico-Baltico». Nessun cenno a Livorno, «che dal punto di vista dei collegamenti ferroviari già gravita, assieme a La Spezia e Piombino, sul nodo di Pisa e sul passante appenninico in corso di potenziamento. Si tratta di un gruppo di porti destinato naturalmente ad alimentare i mercati dell' Europa attraverso il Valico del Brennero». Per il presidente dell' AdSP non sono in discussione le risorse economiche ma le strategie. Lo scalo labronico ha infatti già ricevuto dal Mit 200 milioni di euro che assieme ai fondi della Regione e dell' Authority offrono sicure garanzie in ordine alla realizzazione della Darsena Europa. Che è l' architrave del rilancio dello scalo labronico. «Livorno, con la Darsena Europa, e insieme a La Spezia - sostiene Corsini - dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il sistema nazionale alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridoi europei attraverso i valichi». Nel corso della riunione dell' Organismo, Corsini ha inoltre fornito un aggiornamento sullo stato di avanzamento della Darsena Europa: «Abbiamo ricevuto l' ultima relazione dell' Ispra. Il Ministero dell' Ambiente convocherà a breve la Conferenza dei Servizi per la deperimetrazione dell' area Sin. Intanto abbiamo predisposto il bando di gara relativo alla realizzazione delle dighe foranee, e completato, con il supporto di importanti consultancy firm nazionali e internazionali, lo Studio di Fattibilità relativo alla costruzione e gestione del terminal container». Ieri mattina nella sala del Terminal Crociere dove s' illustravano i progetti di Comune di Livorno e dei comuni della provincia, non sono mancati riferimenti all' economia portuale ed al sistema portuale. Lo stesso progetto della tramvia di superficie a cui Pisa e Livorno lavorano insieme è un' opportunità per collegare meglio crocieristi e città della torre pendente. Ma più in generale i progetti di infrastrutture viarie e ferroviarie sono strettamente connesse al porto. In attesa, naturalmente, della realizzazione della Darsena Europa. --





## «Si sono dimenticati del nostro porto»

Il presidente dell' Authority Stefano Corsini «Lo scalo è strategico ma sottovalutato»

LIVORNO «Il Piano di Recupero e Resilienza sottovaluta il ruolo del porto di Livorno quale nodo strategico destinato ad alimentare il Valico del Brennero». In apertura di seduta dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare - chiamato, tra le altre cose, ad esaminare il Piano Operativo Triennale 2021-2022 - il presidente dell' Authority Stefano Corsini, batte il pugno sul tavolo: il documento che definisce il futuro della portualità «si focalizza esclusivamente sul Sistema Genova, e sul polo di Trieste, che insiste sul Corridoio Adriatico- Baltico». Nessun cenno a Livorno, «che dal punto di vista dei collegamenti ferroviari già gravita, assieme a La Spezia e Piombino, sul nodo di Pisa e sul passante appenninico in corso di potenziamento». Per il presidente non sono in discussione le risorse economiche ma le strategie. Lo scalo labronico ha già ricevuto dal Mit 200 milioni di euro che assieme ai fondi della Regione e dell' Authority offrono sicure garanzie in ordine alla realizzazione della Darsena Europa. «Livorno, con la Darsena Europa, e insieme a La Spezia, dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il Sistema Nazionale alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridori europei attraverso i valichi». Nel corso della riunione dell' Organismo, Corsini ha inoltre fornito un aggiornamento sullo Stato di Avanzamento della Darsena Europa: «Abbiamo ricevuto l' ultima relazione dell' ISPRA. Il Ministero dell' Ambiente convocherà a breve la Conferenza dei Servizi per la deperimetrazione dell' area SIN. Intanto abbiamo predisposto il bando di gara relativo alla realizzazione delle dighe foranee, e completato, con il supporto di importanti consultancy firm nazionali e internazionali, lo Studio di Fattibilità relativo alla costruzione e gestione del terminal container».



Il presidente della Toscana Giani e il sindaco Salvetti hanno lanciato i progetti. Ci sono anche gli Uffici del mare

### Recovery plan, è la rinascita di Livorno

di Alessandro Antico LIVORNO Livorno crescerà, si svilupperà, acquisterà peso e importanza, così come tutta la costa. E' quanto ha detto il governatore della Toscana Eugenio Giani intervenendo all' iniziativa 'Next Generation Livorno' al Terminal Crociere. «Qui abbiamo grandi progetti - ha detto Giani - come quello della Darsena Europa. Progetti, che mi sembra ora si stiano accelerando. L' identificazione di un commissario con il presidente dell' **autorità portuale**, che da qui a qualche settimana verrà nominato, è una grande garanzia». «Inoltre - ha aggiunto il governatore - c' è un impegno che voglio assumere perché la parte di struttura ferroviaria venga ammodernata e garantisca l' opportunità dell' Alta velocità anche sulla costa. Basta leggere la relazione del governo sul Recovery fund per rendersi conto che si va a realizzare l' Alta velocità in tante parti del Paese. E qui avrebbe un carattere di maggiore priorità. Per fare questo occorre un rapporto forte con i nuovi vertici di Ferrovie dello Stato nominati da pochi giorni e con i quali avrò un incontro in settimana».

Dal porto alla cultura, sempre collegata alla costa. «Sono contento che 'gli Uffici al mare' qui a Livorno sia fra le priorità del progetto del Recovery fund - ha detto il governatore -. La sosterrò perché vedo tanti quadri di mostre temporanee della galleria che si riferiscono al periodo in cui furono costruite le Terme del Corallo a Livorno, ovvero il periodo del Liberty, dell' Art deco'». «Se si ristrutturano le Terme - ha spiegato Giani - c' è la disponibilità del direttore degli Uffici Eike Schmidt a portare quella collezione qui a Livorno. Sarebbe una sorta di pendant fra gli Uffici, Livorno, Montelupo con la grande struttura dell' Ambrogiana, la Villa medicea di Careggi... In questo modo gli Uffici da fiorentini diventerebbero toscani. È un sogno che voglio contribuire a rendere concreto». Giani ha parlato anche della politica dell' idrogeno. Nel Recovery fund è stato inserito il progetto di sviluppo di un treno all' idrogeno che viaggerà sulla tratta ferroviaria Firenze-Faenza. E il collegamento ferroviario Pisa-Firenze? «E' strategico - ha aggiunto Giani -, ma sono consapevole che questo collegamento passa da un intervento molto forte fra Pisa e Livorno, perché è forse la ferrovia più satura che c' è in Italia. Dobbiamo fare binari nuovi. Non ce la facciamo a rientrare negli argomenti legati al Recovery fund, ma è indispensabile ragionare su uno studio di fattibilità».



## Livorno del futuro, la sfida del Recovery Fund

Alla presentazione dei progetti per la nostra città c'era anche il governatore della Regione Toscana Eugenio Giani

LIVORNO Presentato al Terminal Crociere "Next Generation Livorno, I progetti per il Recovery Fund della città labronica e del territorio provinciale". Un dossier che racchiude le idee e le ambizioni, discusse, condivise e poi tradotte in vere e proprie proposte progettuali, alcune già in essere ed altre nuove, che riguardano partite fondamentali per il futuro di Livorno, dell'intero territorio provinciale e per molti versi dell'intera Regione nel suo collegamento con la costa labronica e il suo **porto**. Ad illustrare la proposta della città e del territorio di Livorno relativa al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è stato il sindaco Luca Salvetti. Con lui sul palco Eugenio Giani presidente della Regione Toscana, Maria Ida Bessi, presidente della Provincia, Paolo Dario, prorettore alla terza missione della Scuola Sant'Anna di Pisa, docente di Biorobotica all'Istituto di BioRobotica della Scuola Sant'Anna di Pisa. «L'incontro con il Ministro per gli Affari Europei Vincenzo Amendola del 3 settembre scorso ha dato lo sprint a questo grande lavoro - ha affermato il sindaco Salvetti

- mi ha dettato le linee generali da cui partire, sostenendo che oltre alle città metropolitane, anche le città medie ed i piccoli centri possono avere ottime occasioni. Abbiamo inserito anche il Lotto 0, la cui realizzazione è un passaggio necessario per unire la provincia al capoluogo, nel tratto completamente abbandonato dalla mobilità nazionale». Il presidente della Regione Eugenio Giani ha sottolineato che Livorno è stata la prima città in Toscana a presentare un documento completo per il Recovery Fund: «Invito tutte le città della Toscana - ha detto Giani - a realizzare un progetto come questo. Livorno è la prima città della Regione che cerca di cogliere un'occasione attraverso il Recovery Fund. Il cardine di tutto questo è la ristrutturazione delle Terme del Corallo nell'ottica degli Uffici Diffusi, con l'obiettivo di realizzare una grande galleria di opere liberty che non trovano spazio a Firenze». Il professor Paolo Dario: «Le idee sono diventate progetti - ha specificato - ricordiamo che la stessa Livorno è nata con un sogno e con il movimento di cose, persone e idee. Dobbiamo ritrovare quella che è stata la radice di Livorno, humus determinante per rilanciare la città. E per far questo è necessario "resettare" e ripartire seguendo le linee dettate dall'Europa». La presidente della Provincia Maria Ida Bessi si è soffermata sul servizio Sape (Servizio Associato Politiche Europee) della Provincia «indispensabile per un lavoro di coordinamento con tutti i comuni». Il Piano è sviluppato su tre Assi Strategici: La Città di Domani che riguarda i progetti della città; Agenda Comune, che comprende i progetti delle città collegate e talune relazioni di Area vasta; Territori in Movimento, che individua i progetti dei Comuni della provincia di Livorno. Livorno, grazie alla propria storia, alla qualità del proprio sistema educativo (e alla vicinanza con il polo universitario e della ricerca di Pisa), alle imprese e agli investimenti in ricerca e innovazione che sono stati fatti principalmente negli scorsi due decenni, è pronta a ripartire, anche facendo leva su strumenti innovativi come l'appalto pubblico innovativo pre-commerciale (il Public pre-Procurement o PCP) individuato dall'U.E. quale strumento efficace per favorire l'innovazione e la nascita di nuovi ecosistemi. La somma totale del Piano di Ripresa e Resilienza\_Next Generation Livorno e territorio provinciale, cui si aggiunge anche l'importo stimato pari a 490 milioni e 300 mila euro, relativo all'infrastruttura strategica nota come "Lotto O", raggiunge la quota di 1.591.400.000 superando dunque il miliardo e mezzo.





### Porti: Livorno; Authority, esclusi Piano recupero e resilienza

Corsini, 'sottovalutato ruolo scalo come snodo strategico'

(ANSA) - **LIVORNO**, 29 GEN - "Il Piano di recupero e resilienza sottovaluta il ruolo del **porto** di **Livorno** quale nodo strategico destinato ad alimentare il Valico del Brennero". Lo ha detto in apertura di seduta dell' Organismo di partenariato della risorsa mare, il presidente dell' AdSP dell' Alto Tirreno, Stefano Corsini, che ha sottolineato come il documento che definisce il futuro della portualità si focalizzi "esclusivamente sul Sistema Genova, naturalmente proteso sul corridoio Genova-Rotterdam, e sul polo di Trieste, che insiste sul corridoio Adriatico-Baltico", escludendo appunto il **porto** di **Livorno**. Nessun cenno a **Livorno**, prosegue Corsini, "che dal punto di vista dei collegamenti ferroviari già gravita, assieme a La Spezia e Piombino, sul nodo di Pisa e sul passante appenninico in corso di potenziamento. Si tratta di un gruppo di porti destinato naturalmente ad alimentare i mercati dell' Europa attraverso il Valico del Brennero". Per il presidente dell' AdSP non sono in discussione le risorse economiche ma le strategie. Lo scalo labronico ha infatti già ricevuto dal Mit 200 milioni di euro che assieme ai fondi della Regione e dell' Authority offrono sicure garanzie in ordine alla realizzazione della Darsena Europa. "**Livorno**, con la Darsena Europa, e insieme a La Spezia, - spiega Corsini - dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il Sistema nazionale, alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridori europei attraverso i valichi". Nel corso della riunione dell' Organismo, Corsini ha inoltre fornito un aggiornamento sullo stato di avanzamento della Darsena Europa: "Abbiamo ricevuto l' ultima relazione dell' Ispra. Il ministero dell' Ambiente convocherà a breve la conferenza dei servizi per la deperimetrazione dell' area Sin. Intanto abbiamo predisposto il bando di gara relativo alla realizzazione delle dighe foranee, e completato, con il supporto di importanti consultancy firm nazionali e internazionali, lo studio di fattibilità relativo alla costruzione e gestione del terminal container". (ANSA).



# Informare

Livorno

## Corsini: il PNRR non riconosce il ruolo strategico del porto di Livorno

Dovrebbe essere inserito - ha sottolineato - nel novero dei porti strategici per il Sistema Nazionale alla stregua di Genova e Trieste «Il Piano di Recupero e Resilienza sottovaluta il ruolo del **porto** di **Livorno** quale nodo strategico destinato ad alimentare il Valico del Brennero». Lo ha denunciato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Alto Tirreno, Stefano Corsini, in occasione della seduta di ieri dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Corsini ha specificato che il documento che definisce il futuro della portualità «si focalizza esclusivamente sul Sistema Genova, naturalmente proteso sul Corridoio Genova-Rotterdam (attraverso il Terzo Valico di Giovi), e sul polo di Trieste, che insiste sul Corridoio Adriatico-Baltico», mentre - ha sottolineato - non fa alcun cenno a **Livorno** «che dal punto di vista dei collegamenti ferroviari già gravita, assieme a La Spezia e Piombino, sul nodo di Pisa e sul passante appenninico in corso di potenziamento. Si tratta di un gruppo di porti - ha evidenziato Corsini - destinato naturalmente ad alimentare i mercati dell' Europa attraverso il Valico del Brennero». Relativamente al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il presidente dell' AdSP ha precisato che non sono in discussione le risorse economiche, ma le strategie. Lo scalo labronico - ha ricordato - ha infatti già ricevuto 200 milioni di euro dal MIT che assieme ai fondi della Regione e dell' authority portuale offrono sicure garanzie in ordine alla realizzazione della Darsena Europa. «**Livorno**, con la Darsena Europa, e insieme a La Spezia - ha rilevato tuttavia Corsini - dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il Sistema Nazionale alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridori europei attraverso i valichi». Nel corso della riunione dell' Organismo, Corsini ha fornito anche un aggiornamento sullo stato di avanzamento della Darsena Europa: «abbiamo ricevuto - ha spiegato - l' ultima relazione dell' ISPRA. Il Ministero dell' Ambiente convocherà a breve la Conferenza dei Servizi per la deperimetrazione dell' area SIN. Intanto abbiamo predisposto il bando di gara relativo alla realizzazione delle dighe foranee, e completato, con il supporto di importanti consultancy firm nazionali e internazionali, lo Studio di Fattibilità relativo alla costruzione e gestione del terminal container».



## Pnrr: Livorno, il grande assente

Redazione

LIVORNO Il Piano di recupero e resilienza (Pnrr) sottovaluta il ruolo del porto di Livorno quale nodo strategico destinato ad alimentare il Valico del Brennero. Stefano Corsini, presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale parla senza mezzi termini aprendo la seduta dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, che dovrà tra l'altro, esaminare il Piano operativo triennale 2021-2022. Per Corsini il documento che definisce il futuro della portualità si focalizza esclusivamente sul Sistema Genova, naturalmente proteso sul Corridoio Genova-Rotterdam (attraverso il Terzo Valico di Giovi), e sul polo di Trieste, che insiste sul Corridoio Adriatico-Baltico. Di Livorno, come avevamo già notato, non si parla nemmeno dal punto di vista dei collegamenti ferroviari pur gravitando già, dice, assieme a La Spezia e Piombino, sul nodo di Pisa e sul passante appenninico in corso di potenziamento. Si tratta di un gruppo di porti destinato naturalmente ad alimentare i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brennero. L'unico accenno, leggendo la bozza del Pnrr al capitolo dedicato all'intermodalità e alla logistica integrata, è nel paragrafo in cui si parla di interventi di sostenibilità ambientale dei porti Green Ports e elettrificazione banchine Cold ironing (struttura già presente nel porto). Qui, tra le Autorità di Sistema portuali coinvolte, non coperte dal Pon infrastrutture e reti, compare anche quella del mar Tirreno settentrionale. Il presidente dell'Authority ne fa un discorso strategico, più che economico: lo scalo labronico ha infatti già ricevuto dal Mit 200 milioni di euro che assieme ai fondi della Regione e dell'AdSp stessa rendono più vicina la realizzazione della Darsena Europa. Livorno, con la Darsena Europa, e insieme a La Spezia, dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il Sistema nazionale alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridoi europei attraverso i valichi va avanti. Proprio sulla Darsena Europa Corsini aggiunge che è stata ricevuta l'ultima relazione dell'Ispra. Il ministero dell'Ambiente convocherà a breve la Conferenza dei servizi per la deperimetrazione dell'area Sin. Intanto abbiamo predisposto il bando di gara relativo alla realizzazione delle dighe foranee, e completato, con il supporto di importanti consultancy firm nazionali e internazionali, lo Studio di fattibilità relativo alla costruzione e gestione del terminal container.



## AdSp MTS ha approvato il Pot 2021-2023

*Importanti risultati nel triennio precedente per darsena Europa, Porto 2000, comparto bacini*

Vezio Benetti

LIVORNO La **AdSp** mar Tirreno settentrionale ha approvato il Pot. Con l'archiviazione del 2020, volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e dare un concreto sviluppo ai propri porti, in chiave infrastrutturale, e occupazionale. Dopo un anno in cui è successo praticamente di tutto e che ha stravolto completamente tutte le previsioni di sviluppo della portualità nazionale ed internazionale, l'**AdSp** ha messo a punto e approvato per il 2021-2023 il nuovo Piano Operativo Triennale. Un Piano concreto. Che chiude una fase, quella tra il 2018 e il 2020, caratterizzata dal raggiungimento di importanti obiettivi in chiave sistemica e di sviluppo strategico degli scali. Nei tre anni precedenti l'**AdSp** è riuscita ad organizzazione in modo unitario i porti del Sistema, rafforzando la dotazione organica dell'Ente e dando centralità ai programmi di digitalizzazione e ICT e ai nuovi modelli di sviluppo sostenibile. La project review della darsena Europa con la relativa progettazione e la conferma delle fonti di finanziamento pubblico per complessivi 560 milioni di euro; il completamento della privatizzazione e relativa concessione di Porto 2000; l'affidamento in concessione del comparto dei bacini di carenaggio e del porto Mediceo; l'affidamento in concessione servizio di manovra ferroviaria e il completamento delle procedure volte all'aumento di capitale dell'Interporto Vespucci, rappresentano solo alcuni dei risultati raggiunti nel triennio precedente. Risultati cui si aggiungono le importanti partite nello scalo piombinese, come il consolidamento dell'area di 200mila mq a servizio della nuova darsena nord del porto; l'aggiudicazione della concessione delle nuove aree, suddivise in tre lotti, a due importanti operatori nel settore delle rinfuse e della automotive; il progetto cantierabile di ulteriori 400/500 metri di banchina a profondità -18 m di contorno alla darsena nord; l'apertura del cantiere della viabilità di collegamento della darsena nord con la viabilità principale in corrispondenza del termine del primo lotto del potenziamento della SS 398; il rilascio di due concessioni, una 25ennale, un'altra 90ennale, rispettivamente alla Società Pim e alla cooperativa Chiusa di Pontedoro, per la realizzazione di una nuova infrastruttura portuale per la nautica da diporto lungo il tratto costiero a nord del porto. Il Pot 2021-2023 fa tesoro di quanto realizzato negli anni precedenti, proiettando il Sistema portuale in chiave sostenibile, digitale e infrastrutturale quale Nodo logistico integrato. Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei porti di sistema. Processo che si articola nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (Dpss) e si completerà con la successiva revisione dei Piani Regolatori Portuali. Per Livorno, la pianificazione per il prossimo triennio prevede la riorganizzazione delle aree commerciali del porto. Dal punto di vista infrastrutturale, la sfida delle sfide è rappresentata dalla realizzazione della prima fase della darsena Europa, costituita dalle opere foranee di protezione con la nuova imboccatura, dall'approfondimento dei fondali, e dal nuovo terminal contenitori, che rappresenta l'ampliamento offshore del porto di Livorno e la porta di ingresso al sistema di collegamenti intermodali volti a rendere fluido il transito delle merci dalla costa ai mercati del nord; Anche la parte ferroviaria della darsena Europa, assieme al potenziamento dei Piani del Ferro di Livorno e Piombino, rappresenta, invero, una infrastruttura ritenuta strategica per tutto il nodo logistico integrato, comprendente il





collegamento ferroviario porto/interporto Vespucci (scavalco), il collegamento ferroviario tra l'interporto e la linea Collesalveti Vada, e l'itinerario ferroviario Pisa-Prato-Bologna opportunamente potenziato; Completano il quadro la realizzazione del microtunnel, l'allargamento dell'accesso al canale Industriale; la resecazione della banchina calata Orlando e il tombamento della parte estrema del bacino Firenze finalizzati allo sviluppo della nuova



## Messaggero Marittimo

Livorno

---

stazione marittima. Piombino riconferma la sua vocazione per le attività industriali, le merci rinfuse, l'automotive, lo Short Sea Shipping. Nel triennio sono previsti importanti interventi infrastrutturali: oltre al completamento della nuova strada di accesso al porto (Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse) verranno avviate opere ritenute di fondamentale importanza per lo sviluppo dello scalo, come la realizzazione di ulteriori nuovi tratti di banchina nell'area antistante le vasche di colmata per uno sviluppo complessivo pari a 900 m con pescaggio variabile -15/-18 m. e la realizzazione dei piazzali retrostanti. Tra le opere previste rientra anche quella che riguarda il completamento del prolungamento delle opere foranee di difesa del porto e l'avvio della realizzazione del 2° lotto della bretella di Piombino Gagno-porto, che permetterà un significativo miglioramento delle modalità di accesso al porto stesso, alla zona industriale ed al centro abitato. Relativamente a Portoferraio, il Pot prevede la ristrutturazione dell'edificio ex Cromofilm per la riorganizzazione funzionale degli spazi destinati agli operatori portuali e ai passeggeri. L'intervento prevederà il recupero e l'adattamento del fabbricato al fine di dare uniformità prospettica a tutto il fronte mare. Nello scalo elbano di Rio Marina verranno completati i lavori di messa in sicurezza del porto con l'adeguamento delle infrastrutture interne necessarie per migliorarne la fruibilità, la funzionalità e la sicurezza. Previsti, in particolar modo, il prolungamento di circa 50 del molo di sopraflutto e la realizzazione di due nuove banchine interne, che consentiranno la separazione del traffico delle autovetture da quello pedonale. Per lo scalo di Capraia, è prevista l'elaborazione del Piano Regolatore Portuale. Meritano una trattazione a parte le proposte del Pot in tema di digitalizzazione e sostenibilità ambientale. Nel corso del triennio verrà definita una nuova architettura digitale, aperta ed interoperabile per tutte le nuove funzioni digitali del Tuscan Port Community System; Non solo, avendo già realizzato sperimentazioni sui grandi assi viari in ingresso al porto con tecnologie Rfid, C-Its (Cooperative Its) e 5G, in questo triennio si aprirà poi la piattaforma di interscambio dati da/con blockchain, già realizzata a livello di soluzione pre-competitiva, alle piattaforme di terze-parti adottate da attori di specifiche catene logistiche legate alla produzione e distribuzione dei prodotti. Sul tema della decarbonizzazione, l'AdSp intende poi giocare un ruolo significativo nello sviluppo del Gas Naturale Liquefatto e dell'Idrogen. In particolare, l'Ente intende candidarsi a diventare un nodo primario dell'Hydrogen Hub nazionale, identificando un nuovo obiettivo strategico denominato HY.PER Hydrogen Project for Energy & Resilience, finalizzato a sviluppare azioni pilota, studi di approfondimento e realizzazione di opere strutturali definitive capaci di integrare proficuamente le potenzialità ed i fabbisogni espressi dai porti del sistema e dalla rete imprenditoriale e di ricerca presenti sul territorio. Il Piano Operativo Triennale approvato oggi spiega Stefano Corsini, presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale vuole dare continuità al lavoro prodotto in questi anni con una visione proiettata sull'area vasta di riferimento, sull'attrattività dei porti del Sistema in termini di efficienza e sul consolidamento del porto di Livorno quale nodo di alimentazione diretta del Nord Italia e del Valico del Brennero. Il Comitato portuale in chiusura ha inteso istituire un ufficio decentrato amministrativo all'isola d'Elba. Il comma 2 dell'art. 6 bis della legge 84/94 permette all'Autorità di Sistema portuale di istituire uffici decentrati amministrativi nei porti delle città capoluogo di provincia non già sede delle ex Autorità portuali. E' nell'ambito di questo quadro normativo che l'AdSp ha inteso aprire nel porto elbano di Portoferraio un proprio ufficio cui assegnare compiti di problem solving, di monitoraggio delle attività e di ascolto degli stakeholder. L'obiettivo, nelle intenzioni del presidente Stefano Corsini, è quello di garantire, anche nei porti elbani, una presenza più marcata, tempestiva e capillare da parte dell'Autorità di Sistema portuale. Un ufficio è già stato predisposto presso il Palazzo ex Cromofilm e presto verrà istituito un punto ufficio anche presso Rio Marina. Il Comitato di Gestione ha inoltre espresso parere favorevole al rilascio della concessione del servizio di pulizia degli specchi acquei portuali e dei fossi cittadini a favore della società Labromare spa



## Corsini: "Dal PNRR nessun cenno a Livorno"

di Redazione Port News

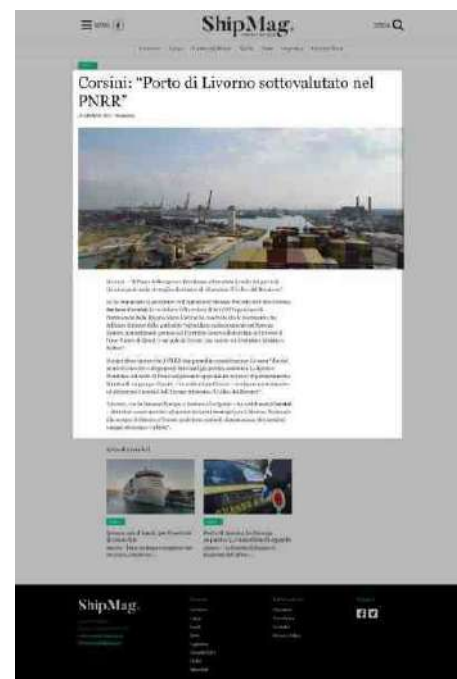
«Il Piano di Recupero e Resilienza sottovaluta il ruolo del porto di Livorno quale nodo strategico destinato ad alimentare il Valico del Brennero». In apertura di seduta dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare - chiamato, tra le altre cose, ad esaminare il Piano Operativo Triennale 2021-2022 - il presidente dell' AdSP dell' Alto Tirreno, Stefano Corsini, batte metaforicamente il pugno sul tavolo. Con un messaggio chiaro: il documento che definisce il futuro della portualità «si focalizza esclusivamente sul Sistema Genova, naturalmente proteso sul Corridoio Genova-Rotterdam (attraverso il Terzo Valico di Giovi), e sul polo di Trieste, che insiste sul Corridoio Adriatico-Baltico». Nessun cenno a Livorno, «che dal punto di vista dei collegamenti ferroviari già gravita, assieme a La Spezia e Piombino, sul nodo di Pisa e sul passante appenninico in corso di potenziamento. Si tratta di un gruppo di porti destinato naturalmente ad alimentare i mercati dell' Europa attraverso il Valico del Brennero». Per il presidente dell' AdSP non sono in discussione le risorse economiche ma le strategie. Lo scalo labronico ha infatti già ricevuto dal Mit 200 milioni di euro che assieme ai fondi della Regione e dell' Authority offrono sicure garanzie in ordine alla realizzazione della Darsena Europa. «Livorno, con la Darsena Europa, e insieme a La Spezia, dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il Sistema Nazionale alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridori europei attraverso i valichi». Nel corso della riunione dell' Organismo, Corsini ha inoltre fornito un aggiornamento sullo Stato di Avanzamento della Darsena Europa: «Abbiamo ricevuto l' ultima relazione dell' ISPRA. Il Ministero dell' Ambiente convocherà a breve la Conferenza dei Servizi per la deperimetrazione dell' area SIN. Intanto abbiamo predisposto il bando di gara relativo alla realizzazione delle dighe foranee, e completato, con il supporto di importanti consultancy firm nazionali e internazionali, lo Studio di Fattibilità relativo alla costruzione e gestione del terminal container».

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

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with the site logo and social media icons. Below the navigation bar, there is a search bar and a list of categories including Ambiente, Autorità Portuali, Containeristica, and others. The main content area features a photograph of Stefano Corsini, followed by the article title: "Corsini: «Dal PNRR nessun cenno a Livorno»". The article text is partially visible, starting with "«Il Piano di Recupero e Resilienza...".

## Corsini: Porto di Livorno sottovalutato nel PNRR

Livorno Il Piano di Recupero e Resilienza sottovaluta il ruolo del porto di Livorno quale nodo strategico destinato ad alimentare il Valico del Brennero. Lo ha denunciato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, in occasione della seduta di ieri dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Corsini ha osservato che il documento che definisce il futuro della portualità si focalizza esclusivamente sul Sistema Genova, naturalmente proteso sul Corridoio Genova-Rotterdam (attraverso il Terzo Valico di Giovi), e sul polo di Trieste, che insiste sul Corridoio Adriatico-Baltico. Corsini rileva invece che il PNRR non prendi in considerazione Livorno che dal punto di vista dei collegamenti ferroviari già gravita, assieme a La Spezia e Piombino, sul nodo di Pisa e sul passante appenninico in corso di potenziamento. Si tratta di un gruppo di porti ha evidenziato Corsini destinato naturalmente ad alimentare i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brenner. Livorno, con la Darsena Europa, e insieme a La Spezia ha sottolineato Corsini dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il Sistema Nazionale alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridoi europei attraverso i valichi.



## Corsini alza la voce «nel PNRR il ruolo del porto di Livorno è sottovalutato»

La denuncia del presidente dell'AdSP di Livorno: La strategia del PNRR per i porti si focalizza sul Sistema Genova (Corridoio Genova-Rotterdam e Terzo Valico) e sul polo di Trieste (Corridoio Adriatico-Baltico). Nessun cenno al sistema di Livorno-Piombino e Spezia che alimentano i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brennero. LIVORNO - Il porto di Livorno «dal punto di vista dei collegamenti ferroviari già gravita, assieme a La Spezia e Piombino, sul nodo di Pisa e sul passante appenninico in corso di potenziamento. Si tratta di un gruppo di porti destinato naturalmente ad alimentare i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brennero». Eppure nessun cenno a Livorno nel Piano di Recupero e Resilienza che «sottovaluta il ruolo del porto di Livorno quale nodo strategico destinato ad alimentare il Valico del Brennero». E' questa la denuncia del presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini durante la seduta dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare - nella riunione che ha esaminato, tra le altre cose, il Piano Operativo Triennale 2021-2022 Con un messaggio chiaro: il documento che definisce il futuro della portualità «si focalizza esclusivamente sul Sistema Genova, naturalmente proteso sul Corridoio Genova-Rotterdam (attraverso il Terzo Valico di Giovi), e sul polo di Trieste, che insiste sul Corridoio Adriatico-Baltico». Per il presidente dell'AdSP non sono in discussione le risorse economiche ma le strategie. Lo scalo labronico ha infatti già ricevuto dal Mit 200 milioni di euro che assieme ai fondi della Regione e dell'Authority offrono sicure garanzie in ordine alla realizzazione della Darsena Europa. «Livorno, con la Darsena Europa, e insieme a La Spezia, dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il Sistema Nazionale alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridori europei attraverso i valichi». Nel corso della riunione dell'Organismo, Corsini ha inoltre fornito un aggiornamento sullo Stato di Avanzamento della Darsena Europa: «Abbiamo ricevuto l'ultima relazione dell'ISPRA. Il Ministero dell'Ambiente convocherà a breve la Conferenza dei Servizi per la deperimetrazione dell'area SIN. Intanto abbiamo predisposto il bando di gara relativo alla realizzazione delle dighe foranee, e completato, con il supporto di importanti consultancy firm nazionali e internazionali, lo Studio di Fattibilità relativo alla costruzione e gestione del terminal container».



# Shipping Italy

Livorno

## Il porto di Livorno dimenticato dal Pnrr

Il Piano di Recupero e Resilienza sottovaluta il ruolo del porto di Livorno quale nodo strategico destinato ad alimentare il Valico del Brennero. Lo ha dichiarato il presidente dell'AdSP dell'Alto Tirreno Stefano Corsini, in apertura di seduta dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Secondo il numero uno dell'ente, il documento si focalizza infatti esclusivamente sul Sistema Genova e sul polo di Trieste, tralasciando lo scalo toscano. Il quale, soprattutto con la realizzazione della Darsena Europa, è invece destinato ad alimentare i mercati europei attraverso il Brennero, insieme a La Spezia e Piombino. Ragioni per cui secondo Corsini Livorno, insieme a La Spezia, dovrebbe essere inserito nel novero dei porti strategici per il Sistema Nazionale alla stregua di Genova e Trieste quale terzo nodo di alimentazione dei corridori europei attraverso i valichi. Nel corso della riunione dell'organismo, Corsini ha anche fornito un aggiornamento sullo stato di avanzamento della Darsena Europa: Abbiamo ricevuto l'ultima relazione dell'Ispra (l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, ndr). Il Ministero dell'Ambiente convocherà a breve la Conferenza dei Servizi per la deperimetrazione dell'area Sin L'authority ha inoltre predisposto il bando di gara per la realizzazione delle dighe foranee e completato, con il supporto di alcuni consulenti, lo studio di fattibilità relativo alla costruzione e gestione del terminal container.



## Porti, progetti del triennio e un ufficio all' Elba

Nel Piano triennale nuova stazione marittima a Portoferraio, messa in sicurezza del porto di Rio Marina e piano regolatore portuale a Capraia PORTOFERRAIO - Con l' archiviazione del 2020, l' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale** guarda al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e dare un concreto sviluppo ai propri porti, in chiave infrastrutturale, e occupazionale. Dopo un anno in cui è successo praticamente di tutto e che ha stravolto completamente tutte le previsioni di sviluppo della portualità nazionale ed internazionale, **il sistema portuale** ha messo a punto per il 2021-2023 il nuovo Piano Operativo Triennale, approvato, questa mattina, dal Comitato di Gestione. Porto di Rio Marina Un piano concreto, come spiegano dall' ente, che chiude una fase, quella tra il 2018 e il 2020, caratterizzata dal raggiungimento di importanti obiettivi in chiave sistemica e di sviluppo strategico degli scali. Nei tre anni precedenti l' AdSP è riuscita ad organizzazione in modo unitario i porti del **Sistema**, rafforzando la dotazione organica dell' Ente e dando centralità ai programmi di digitalizzazione e ICT e ai nuovi modelli di sviluppo sostenibile. Il Pot 2021-2023 fa tesoro di quanto realizzato negli anni precedenti, proiettando il **Sistema Portuale** in chiave sostenibile, digitale e infrastrutturale quale Nodo logistico integrato. Fulcro del nuovo Piano operativo triennale è la pianificazione delle funzioni future dei porti di **sistema**. Processo che si articola nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** e si completerà con la successiva revisione dei Piani Regolatori Portuali. Per quanto riguarda Portoferraio , il Piano prevede la ristrutturazione dell' edificio ex Cromofilm per la riorganizzazione funzionale degli spazi destinati agli operatori portuali e ai passeggeri. L' intervento prevederà il recupero e l' adattamento del fabbricato al fine di dare uniformità prospettica a tutto il fronte mare. Porto di Rio Marina Nello scalo elbano di Rio Marina invece verranno completati i lavori di messa in sicurezza del porto con l' adeguamento delle infrastrutture interne necessarie per migliorarne la fruibilità, la funzionalità e la sicurezza. Previsti, in particolar modo, il prolungamento di circa 50 del molo di sopraflutto e la realizzazione di due nuove banchine interne , che consentiranno la separazione del traffico delle autovetture da quello pedonale. Per lo scalo di Capraia , è prevista l' elaborazione del Piano regolatore portuale. Meritano una trattazione a parte le proposte del Piano in tema di digitalizzazione e sostenibilità ambientale. Nel corso del triennio verrà definita una nuova architettura digitale, aperta ed interoperabile per tutte le nuove funzioni digitali del Tuscan Port Community System. Inoltre nel quadro normativo che prevede uffici decentrati, l' **Autorità di sistema portuale** ha deciso di aprire nel porto elbano di Portoferraio un proprio Ufficio cui assegnare compiti di problem solving, di monitoraggio delle attività e di ascolto degli stakeholder. L' obiettivo, nelle intenzioni del presidente Stefano Corsini, è quello di garantire, anche nei porti elbani, una presenza più marcata, tempestiva e capillare da parte dell' **Autorità di sistema portuale**. Un ufficio è già stato predisposto presso il Palazzo Ex Cromofilm e presto verrà istituito un punto ufficio anche presso Rio Marina.





## Qui News Massa Carrara

Piombino, Isola d' Elba

### Porto Piombino, le previsioni per il triennio

PIOMBINO - Con l' archiviazione del 2020, l' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale** volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e dare un concreto sviluppo ai propri porti, in chiave infrastrutturale, e occupazionale. Dopo un anno particolare, l' AdSP ha messo a punto per il 2021-2023 il nuovo Piano Operativo Triennale, approvato dal Comitato di Gestione. Piombino riconferma la sua vocazione per le attività industriali, le merci rinfuse, l' automotive, lo Short Sea Shipping. Nel triennio sono previsti importanti interventi infrastrutturali: oltre al completamento della nuova strada di accesso al porto (Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse) verranno avviate opere ritenute di fondamentale importanza per lo sviluppo dello scalo, come la realizzazione di ulteriori nuovi tratti di banchina nell' area antistante le vasche di colmata per uno sviluppo complessivo pari a 900 metri con pescaggio variabile -15/-18 metri e la realizzazione dei piazzali retrostanti. Tra le opere previste rientra anche quella che riguarda il completamento del prolungamento delle opere foranee di difesa del porto e l' avvio della realizzazione del 2° lotto della Bretella di Piombino Gagno-Porto , che permetterà un significativo miglioramento delle modalità di accesso al porto stesso, alla zona industriale ed al centro abitato. Progetti questi che si aggiungono alle partite già giocate nello scalo piombinese, come il consolidamento dell' area di 200.000 metri quadrati a servizio della nuova Darsena nord del porto; l' aggiudicazione della concessione delle nuove aree, suddivise in tre lotti, a due importanti operatori nel settore delle rinfuse e dell' automotive; il progetto cantierabile di ulteriori 400/500m di banchina a profondità -18 metri di contorno alla Darsena nord; l' apertura del cantiere della viabilità di collegamento della Darsena nord con la viabilità principale in corrispondenza del termine del primo lotto del potenziamento della SS398; il rilascio di due concessioni, una 25ennale, un' altra 90ennale, rispettivamente alla Società Pim e alla cooperativa Chiusa di Pontedoro, per la realizzazione di una nuova infrastruttura **portuale** per la nautica da diporto lungo il tratto costiero a nord del porto. Il POT 2021-2023, complessivamente, fa tesoro di quanto realizzato negli anni precedenti, proiettando il **Sistema Portuale** in chiave sostenibile, digitale e infrastrutturale quale Nodo logistico integrato. Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei porti di **sistema**. Processo che si articola nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** (DPSS) e si completerà con la successiva revisione dei Piani Regolatori Portuali.



## Rilancio di Ancona e delle aree interne Ora serve la zona logistica semplificata

Una sorta di astuzia della ragione ha allineato l'avvio della ricostruzione nell'Appennino centrale colpito dagli eventi sismici e meteorologici del 2016/17 con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), Next Generation Italia. Il Commissario Legnini dopo aver sbloccato la ricostruzione - con una serie di ordinanze che hanno profondamente corretto e semplificato il quadro legislativo e amministrativo - insieme a Curcio, Capo Dipartimento di Casa Italia, ha presentato per le aree dell'Appennino centrale interessate dai crateri del 2009 e del 2016/17 la proposta Ricostruzione sicura, sostenibile e connessa che è stata inserita nel PNRR. Elaborata con il contributo volontario di Istao, Symbola, UniCam, Officina Italia, Usr L'Aquila e Abruzzo e di altri esperti è diventata uno dei quattro interventi speciali del capitolo Inclusion e Coesione del Piano Nazionale con un finanziamento aggiuntivo di 1,78 mld di euro. Inoltre con la legge finanziaria 2021 all'area del cratere 2016 sono stati assegnati ulteriori 220 ml; 160 grazie al Contratto istituzionale di sviluppo (CIS) e 60 ml per i centri di ricerca delle Università territorialmente interessate. Un insperato e inedito quadro di opportunità che sollecita finalmente uno sguardo unitario sui due crateri che vengono così a configurare un'area che è il più grande cantiere e allo stesso tempo il più grande laboratorio di rigenerazione territoriale in Europa. Per vincere questa sfida sarà decisiva la capacità delle Regioni Marche, Umbria e Abruzzo di aprire una stagione di cooperazione interregionale visto che condividono la maggior estensione dei territori colpiti dal sisma del 2016 ma anche l'appartenenza alla Macroregione adriatico-jonica. E proprio il ruolo di **Ancona** come Autorità del sistema portuale del mare Adriatico centrale suggerisce di ampliare la collaborazione anche all'assetto infrastrutturale e territoriale delle tre regioni non limitandola così alla sola area appenninica. Per completare il quadro degli strumenti già oggi a disposizione per sviluppare questa cooperazione interregionale diventa cruciale la costituzione di una zona logistica speciale (ZLS) che è la versione centro-settentrionale delle zone economiche speciali (ZES) destinate al Mezzogiorno. La legge precisa che in ogni regione non potrà sorgere più di una zona logistica semplificata e che questa zona potrà nascere soltanto nelle regioni che hanno almeno un **porto** con le caratteristiche stabilite nel regolamento U.E. n. 1315/2013 oppure un' Autorità di sistema portuale come nel caso di **Ancona**. Questo strumento permette alle Regioni di creare delle zone produttive e funzionali alle infrastrutture portuali in cui si applicano condizioni fiscali e amministrative particolarmente favorevoli per una durata massima di sette anni prorogabili per altri sette; dalle operazioni doganali di trasporto delle merci alle procedure semplificate accelerate per gli insediamenti delle imprese. Nel caso delle Marche si tratta di collegare a ritroso il **porto** di **Ancona**, il **porto**-aeroporto-interporto di Falconara e Jesi, di creare i collegamenti con il polo Fano-Urbino e con quello industriale montano di Fabriano a nord e con l'area autoportuale di Civitanova e San Benedetto sulla costa per avere un riferimento con l'asse del polo industriale di **Porto** d'Ascoli a risalire verso Ascoli e la Salaria. Il progetto però ha una sua rilevanza nazionale ed internazionale solo se riesce ad organizzare ed intrecciare servizi di carattere interregionale. In primo luogo con l'Umbria che ha partecipato alla realizzazione dell'Interporto di **Ancona** - ed inizialmente anche dell'aeroporto di Falconara - e alla Quadrilatero e che condivide con le Marche il programma della banda ultra larga il cui completamento è previsto entro il 2021. Decisiva anche l'adesione dell'Abruzzo con il quale condividiamo l'impegno per la ricostruzione post sisma 2016. La classificazione europea in transizione delle tre regioni considerate crea inoltre precondizioni favorevoli per l'accesso ad incentivi specifici





## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

e privilegiati. Un disegno che oggettivamente non interessa il Lazio che per le Zone economiche speciali ha già aperto un fronte tirrenico d' impegno che riguarda Civitavecchia oppure i collegamenti con il sud e la Campania e che ha già una ZES operativa. C' è però un problema politico che riguarda l' iniziativa assunta subito dopo l' estate che ha visto protagoniste le regioni Molise, Abruzzo e purtroppo anche Marche per una ZLS del medio Adriatico centrata sul porto di Pescara. È indubbio che l' intensità e la ricchezza delle relazioni militano a favore di uno spostamento verso nord come risulta evidente dalle geografie della ricostruzione e dei nessi strutturali e funzionali tra il nord dell' Abruzzo e il sud delle Marche e tra queste e l' Umbria. Per questo diventa necessaria ed urgente una iniziativa politica e istituzionale della Regione Marche e del Governo che candidi il porto di Ancona baricentro della ZLS del medio Adriatico. Anche alla luce del Green Deal europeo e del nuovo ciclo di programmazione europea 2021/27 vale la pena di tentare un progetto ambizioso che tenga insieme rigenerazione territoriale delle aree interessate dalla ricostruzione - quattro province su cinque e oltre il 40% del territorio marchigiano - mobilità sostenibile delle merci e delle persone, transizione energetica ed economia circolare. Una visione in grado di indicare una missione, di suscitare entusiasmi, di mobilitare le migliori energie della società, dell' economia e della cultura. Una sfida che per essere vinta deve saper produrre buona politica come la cooperazione regionale rafforzata e la collaborazione tra lo stato e le regioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Infallibile Gabi, il suo fiuto è una sentenza In porto 2 tonnellate di sigarette taroccate

Il maxi carico di contrabbando scoperto da finanziari e funzionari doganali anche grazie allo scanner

L' OPERAZIONE **ANCONA** Gabi non sbaglia un colpo: lo hanno addestrato a scovare sigarette taroccate, il suo fiuto è una sentenza per i contrabbandieri di nuova generazione. Il cane 007 ha anche un fedele alleato hi-tech, lo scanner che passa ai raggi X i carichi che transitano in **porto**. Con queste punte di diamante diventa infallibile il gioco di squadra dei militari della Guardia di Finanza della Compagnia di **Ancona** e dei funzionari dell' Ufficio delle Dogane, in servizio in **porto**, che hanno scoperto e sequestrato due tonnellate e 160 Kg di tabacchi lavorati esteri di contrabbando. Gli scatoloni, contenenti le bionde illegali, per un valore commerciale di oltre 450mila euro, erano nascosti all' interno di un vano ricavato nel carico di legname di un autotreno montenegrino, sbarcato dalla motonave di linea proveniente dal **porto** croato di Spalato. Fondamentale il coordinamento tra i finanziari ed i doganieri, basato - appunto - sull' intervento del servizio cinofilo del Corpo e sull' utilizzo del servizio controllo scanner predisposto dall' Agenzia Dogane Monopoli nei porti più rilevanti, come quello di **Ancona**. Il cane anticorabbando Gabi ha subito segnalato al suo conduttore la presenza delle sigarette celate nel carico dell' autotreno, nonostante il tentativo dei registi del trasporto clandestino di occultarlo in scatoloni nascosti in una nicchia ricavata nel carico di legname. Il camion è stato sottoposto a controllo radiogeno, utilizzando l' avanzato sistema in dotazione all' Ufficio delle Dogane, che ha confermato la presenza delle cheap white, sigarette marchiate Regina di scarsa qualità, prodotte in Paesi dell' est Europa, spesso non conformi agli standard sanitari dell' Unione europea e talvolta contenenti sostanze potenzialmente pericolose per la salute. L' Autorità giudiziaria ha convalidato il sequestro delle sigarette, insieme all' autotreno ed al carico di copertura, che, secondo quanto dichiarato nella documentazione doganale, consisteva in bancali di legno destinati ad una società italiana. L' autista del mezzo, un montenegrino di 27 anni, è stato denunciato per contrabbando aggravato. L' operazione congiunta costituisce l' ennesima conferma della costante attività di vigilanza svolta dai militari del Comando provinciale e dai funzionari dell' Ufficio delle Dogane, all' interno degli spazi doganali del **porto** di **Ancona**. E sottolinea le potenzialità e l' importanza della sinergia, tecnologica ed operativa, tra le due autorità in prima linea nel contrasto degli illeciti connessi ai traffici internazionali, soprattutto in settori che spiccano per la notevole pericolosità fiscale come il contrabbando dei tabacchi lavorati esteri. Emanuele Coppari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'altro fronte

## Sigarette di contrabbando, sequestrate due tonnellate

Maxi operazione della Finanza al porto anconetano: a fiutare la merce è stato il cane Gabi

Sono state due tonnellate e 160 chili di tabacchi di contrabbando quelli sequestrati dagli uomini della Guardia di Finanza insieme ai funzionari dell'Ufficio Dogane del **porto** nelle scorse settimane. Gli scatoloni contenenti le sigarette di contrabbando, per un valore commerciale di oltre 450mila euro, erano nascosti all'interno di un vano ricavato appositamente nel carico di legname di un autotreno montenegrino, sbarcato da un traghetto proveniente da Spalato. A trovare il carico è stato il cane anticontabbando 'Gabi', che ha segnalato la presenza delle sigarette. Il Tir è stato quindi sottoposto al controllo radiogeno in dotazione alle Dogane, che ha confermato la presenza di sigarette marcate 'Regina', di scarsa qualità, prodotte in Paesi dell'est Europa, spesso non conformi agli standard sanitari propri dell'Unione Europea e quindi talvolta contenenti sostanze potenzialmente pericolose per la salute. L'Autorità Giudiziaria ha convalidato il sequestro delle sigarette, insieme all'autotreno e il carico di copertura, che, secondo quanto dichiarato nella documentazione doganale esibita, consisteva in bancali di legno destinati ad una società italiana. Il camionista, un montenegrino di 27 anni, è stato denunciato a piede libero per contrabbando aggravato.

**Operaio spaccia cocaina dopo il lavoro: preso**  
Un fido della polizia nel piazzale di un supermercato mentre consegnava le dadi a un collega. In casa anche i sequestri dei nonni dei fratelli...

**Sigarette di contrabbando, sequestrate due tonnellate**  
Due tonnellate e 160 chili di tabacchi di contrabbando sono stati sequestrati dagli uomini della Guardia di Finanza insieme ai funzionari dell'Ufficio Dogane del porto nelle scorse settimane.

**SERVIZIO NECROLOGICO**  
SERVIZIO NECROLOGICO  
SODOTTI S.p.A.  
TARIFE QUOTIDIANE

Funeraria	Funeraria	Funeraria	Funeraria
Funeraria	Funeraria	Funeraria	Funeraria
Funeraria	Funeraria	Funeraria	Funeraria
Funeraria	Funeraria	Funeraria	Funeraria



### Sigarette di contrabbando provenienti dalla Croazia, maxi-sequestro al porto di Ancona

*La Guardia di Finanza ha scoperto oltre due tonnellate di tabacco illecito, del valore complessivo di mezzo milione di euro*

Nei giorni scorsi la Guardia di Finanza di **Ancona**, in collaborazione con il personale doganale, ha scoperto un carico illecito di sigarette di contrabbando, sbarcate in Italia da un traghetto proveniente dalla Croazia. La merce illecita è stata rinvenuta grazie al fiuto del cane Gabi, capace di captare il tabacco all'interno di un tir carico di legname: sono così stati scoperti diversi scatoloni contenenti due tonnellate e 160 chilogrammi di sigarette, prodotte nell'Europa dell'est e potenzialmente pericolose per i fumatori per via della loro infima qualità. Se immesso sul mercato, l'intero carico avrebbe fruttato un guadagno di poco inferiore al mezzo milione di euro. Al termine del controllo il conducente del mezzo pesante, un 27enne di nazionalità montenegrina, è stato denunciato a piede libero per il reato di contrabbando aggravato.



## Contrabbando, oltre due tonnellate sigarette in porto Ancona

(ANSA) - **ANCONA**, 29 GEN - I militari della Guardia di Finanza e i funzionari Adm dell' Ufficio delle Dogane, in servizio presso il **porto** di **Ancona** hanno scoperto e sequestrato, nelle scorse settimane, due tonnellate e 160 kg di tabacchi lavorati esteri di contrabbando. Gli scatoloni contenenti le sigarette di contrabbando, per un valore commerciale di oltre 450mila euro, erano nascosti in un vano ricavato appositamente nel carico di legname di un autotreno montenegrino, sbarcato dalla motonave di linea proveniente dal **porto** croato di Spalato. Fondamentale il coordinamento tra i finanziari e i funzionari Adm, con l' intervento del servizio cinofilo del Corpo e l' utilizzo del servizio controllo scanner predisposto dall' Agenzia Dogane Monopoli nei porti più rilevanti, come quello di **Ancona**. Grazie al suo fiuto, il cane anticontrabbando Gabi ha segnalato la presenza delle sigarette. L' automezzo è stato quindi sottoposto a controllo radiogeno, utilizzando il sistema in dotazione all' Ufficio delle Dogane, che ha confermato la presenza delle cosiddette "cheap white", sigarette marchiate "Regina" di scarsa qualità, prodotte in Paesi dell' Est Europa, spesso non conformi agli standard sanitari della Ue. L' Autorità Giudiziaria ha convalidato il sequestro delle sigarette, dell' autotreno e del carico di copertura, che, secondo quanto dichiarato nella documentazione doganale esibita, consisteva in bancali di legno destinati ad una società italiana, L' autista, un montenegrino di 27 anni, è stato denunciato a piede libero per contrabbando aggravato. (ANSA).





# Nasce Buon Vento: contenitore culturale del Porto di Ancona, anteprima del suo museo virtuale

*Nel sito video, podcast, interviste ai protagonisti raccontano la vita dello scalo. L' iniziativa rientra nel progetto Remember, piattaforma che unirà 8 musei virtuali di altrettanti porti del Mare Adriatico: fronte nazionale, fronte croato*

Immagini di Alessio Ballerini, Courtesy Buon Vento Autorità di **Sistema** Portuale del Mare Adriatico Centrale Tutte le aree portuali sono un crocevia di culture e storie che aspettano solo di farsi conoscere per tramandare le proprie esperienze, soprattutto quando sono al centro di un nuovo sviluppo economico e commerciale. Per dare corpo a questa necessità è nato il sito Buon Vento , un contenitore culturale del porto di Ancona aggiornato con contenuti pressoché quotidiani che, attraverso l' uso di linguaggi nuovi come video, podcast, web, social, combinati con classiche interviste e testi di approfondimento, si propone di far scoprire la vita dello scalo in una veste inedita. COS' È BUON VENTO " Con Buon Vento facciamo conoscere il porto di Ancona attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno, un porto in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro, per il lavoro, per essere protagonisti economici e sociali della città e della regione in un ambito internazionale ", afferma **Rodolfo Giampieri** , presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale del mare Adriatico centrale, promotrice dell' iniziativa. " Con

Buon Vento, che è l' anteprima del museo virtuale che realizzeremo con gli altri porti dell' Adriatico con il progetto Remember, raccontiamo la trasformazione dello scalo, che raffigura l' essenza di un porto che vive in simbiosi con la città e si trasforma con lei. Una presenza che contribuisce ad aumentare l' autorevolezza di un territorio che è riferimento e cuore di una condivisione più ampia, quella della Macroregione Adriatica. Buon Vento è un grande lavoro di visione che dimostra, ancora una volta, che soltanto stando dentro una rete si riesce a crescere con forza, allargando i propri orizzonti ". GLI OTTO MUSEI ADRIATICI COINVOLTI L' iniziativa, coordinata da Cristiana Colli , giornalista e curatrice di eventi e rassegne culturali come Demanio Marittimo KM-278 e spesso firma di Arttribune oltre che di altre testate, è infatti parte del progetto europeo Remember , finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l' obiettivo di unire in un' unica piattaforma i musei virtuali di otto porti delle due sponde dell' Adriatico: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik, per riscoprire e trasmettere il patrimonio culturale comune costruito attraverso la condivisione dello stesso mare. " Il porto di Ancona è un ecosistema del valore e dei valori, un' infrastruttura utile che accoglie le coabitazioni tra le emergenze storico-artistiche e archeologiche e il contemporaneo dell' arte, dell' architettura, dell' impresa e dei lavori, che produce contenuti materiali e immateriali, azioni di networking su scala continentale e adriatica nella dimensione macro regionale, cittadina e territoriale ", conclude Colli. " Buon Vento è citazione e metafora, è l' agurto più bello, più aperto e visionario (è il saluto che passa di bocca in bocca tra gli uomini e le donne che tentano le imprese in mare N.d.R.). È il racconto della trasformazione e delle qualità intrinseche, delle memorie di luogo, delle progettualità e della comunità che, tutte insieme, costituiscono un capitale cognitivo pregiato e altamente competitivo ". Ecco un po' di belle immagini, che documentano anche uno dei momenti più dolorosi legati alla trasformazione del porto: l' abbattimento dei silos dipinti dagli street artist Blu ed Ericailcane nel 2008 in occasione del festival POP UP! -Claudia Giraud <https://buonvento.portoanticoancona.it>.





## Stop al Marina yachting, il Pincio studia le carte

SVILUPPO La Sovrintendenza cambia le carte in tavola quando si sta giocando l'ultima mano e il Pincio cerca di pescare l'asso che gli permetta di restare in partita. Si può riassumere così la nota inviata ieri dal sindaco Ernesto Tedesco a commento della richiesta di «non procedibilità» della conferenza dei servizi sul Marina Yachting inviata al Comune giovedì mattina dal Mibact. Dopo il no comment a caldo, il primo cittadino ha deciso di serrare i ranghi e dire la sua su un provvedimento arrivato (dopo che la convocazione della conferenza era stata inviata come da legge circa 150 giorni fa) proprio a ridosso della data fissata per l'incontro, ovvero il 15 febbraio. Un provvedimento che rischia di far slittare ancora un progetto che porterà con la realizzazione di un approdo turistico nel porto storico, benefici sia economici che di immagine per la città.

«Abbiamo acquisito le valutazioni del ministero dei Beni culturali sul Marina Yachting, delle quali prendiamo atto - afferma Tedesco - con dispiacere per la valenza che il progetto può avere sia sotto il profilo della valorizzazione della parte storica del porto che per l'aspetto occupazionale. Cercheremo quindi di capire con tutti gli attori coinvolti dal procedimento in atto come procedere, nel pieno rispetto delle indicazioni ricevute».

Da giovedì, appena ricevuta la nota della Sovrintendenza, tecnici del Pincio e dell'**Autorità portuale** hanno iniziato a studiare le carte per capire come venire incontro alle nuove richieste del Mibact, che di fatto ha annullato le autorizzazioni regionali che erano contenute nel Piano paesaggistico. Un lavoro che non si prospetta facile, soprattutto ora che il progetto del Marina Yachting (opera che sarà realizzata nel porto storico con un investimento privato di oltre 22 milioni di euro per un moderno approdo da 151 posti barca) è arrivato alle battute finali. Per il 15 febbraio infatti il sindaco, che ne è presidente, ha convocato la conferenza dei servizi per l'ok al progetto definitivo. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Confcommercio, prosegue il dialogo con porto e amministrazione comunale

Prosegue il dialogo della Confcommercio di Civitavecchia con gli enti locale. Nei giorni scorsi c'è stato un importante incontro con il nuovo presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino mentre lunedì ci sarà un meeting con l'amministrazione comunale per parlare del progetto di accoglienza turistica a Fiumaretta. Soddisfatto il presidente della Confcommercio locale Graziano Luciani: «Con il presidente Musolino - ha detto - è stato un incontro conoscitivo in cui abbiamo spiegato la nostra intenzione di avere porto e città che viaggino insieme, come un'unica entità». Ora ci sarà un secondo incontro più tecnico a cui dovrebbe prendere parte anche il Sindaco. Nel corso dell'incontro si è affrontato anche il tema del navettamento crocieristico. La Confcommercio non ha mai nascosto la sua idea di un collegamento che porti i turisti direttamente dalla nave a Civitavecchia in modo da stimolare il commercio locale. Nelle intenzioni dell'amministrazione ci sarebbe quella di riportare il Forte Michelangelo all'interno del territorio cittadino riaprendo varco fortezza. «Dal 2014 - ha detto Luciani - abbiamo perso circa 5mila presenze di membri degli equipaggi delle navi per la chiusura del varco».



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Lo sviluppo passa dalla Blue economy

*Riflettori su infrastrutture, semplificazione, transizione energetica*

Infrastrutture, transizione energetica, semplificazioni, ma anche nuovi settori di sviluppo, turismo e digitalizzazione: queste le proposte per uno sviluppo competitivo del territorio illustrate da Unindustria al presidente dell'Adsp

Pino Musolino nel corso di un incontro con al centro la Blue Economy.

«Roma è l'area in cui l'economia del mare produce, in valori assoluti, il livello più alto di valore aggiunto (7,4 miliardi di euro), attestandosi anche nella prima posizione per quanto riguarda l'occupazione (127mila occupati) - ha spiegato Stefano Cenci, vice presidente Unindustria e coordinatore del Gruppo di lavoro sull'economia del mare- l'attrattività del nostro territorio non può che passare in primis dal potenziamento delle infrastrutture: la Orte Civitavecchia innanzitutto, ma anche infrastrutture portuali, retroportuali, ferroviarie. Anche la creazione di una Zona Logistica Semplificata, che comprenda tutti e 3 i porti della Regione va verso questa direzione - ha concluso Cenci - verso la costruzione di un ecosistema unico favorevole a chi vuole investire nei nostri territori con progetti validi e solidi. La ZIs, attraverso una semplificazione amministrativa, potrebbe favorire la nascita di insediamenti produttivi, supportati da misure di defiscalizzazione e decontribuzione messe in campo tramite un contratto di area».



## Unindustria: economia del mare strategica per lo sviluppo della Regione

Condividi CIVITAVECCHIA - "Il settore della portualità in un Paese come l'Italia deve essere centrale per lo sviluppo dell'intera economia nazionale. Nel Lazio, sin dall'apertura della sede di Unindustria Civitavecchia abbiamo dedicato un'attenzione particolare ai temi della Blue Economy". È quanto sottolineato da Stefano Cenci, vice presidente di Unindustria e coordinatore del Gruppo di lavoro di Unindustria sull'economia del mare, a margine dell'incontro con **Pino Musolino**, Presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Tra i partecipanti anche Cristiano Dionisi, Presidente Unindustria Civitavecchia (con la responsabilità anche del porto di Fiumicino) e Francesco Borgomeo, Presidente Unindustria Cassino (con la responsabilità anche del porto di Gaeta). "Abbiamo illustrato al presidente **Pino Musolino** le nostre proposte per lo sviluppo competitivo del territorio - ha aggiunto Cenci - infrastrutture, transizione energetica, semplificazioni, ma anche nuovi settori di sviluppo, turismo e digitalizzazione. La collaborazione con l'Asdp è costante e vogliamo ringraziare il presidente **Pino Musolino** anche per le competenze che la sua struttura ha messo a disposizione per il

nostro tavolo. L'obiettivo come sistema regionale e nazionale non può che essere quello di essere coesi e sviluppare una politica industriale per l'economia del mare, che è arrivata a produrre 46,7 miliardi di valore aggiunto, pari al 3% del totale dell'economia italiana. Roma è l'area in cui l'economia del mare produce, in valori assoluti, il livello più alto di valore aggiunto (7,4 miliardi di euro), attestandosi anche nella prima posizione per quanto riguarda l'occupazione (127mila occupati). L'attrattività del nostro territorio non può che passare in primis dal potenziamento delle infrastrutture: la Orte - Civitavecchia innanzitutto, ma anche infrastrutture portuali, retroportuali, ferroviarie. Anche la creazione di una Zona Logistica Semplificata regionale, che comprenda tutti e 3 i porti della Regione va verso questa direzione - ha concluso il vice presidente Unindustria - verso la costruzione di un ecosistema unico favorevole a chi vuole investire nei nostri territori con progetti validi e solidi. La ZIs, attraverso una semplificazione amministrativa, potrebbe favorire la nascita di insediamenti produttivi, supportati da misure di defiscalizzazione e decontribuzione che potrebbero essere messe in campo tramite un contratto di area".



## Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Il possibile fallimento della procedura per la rotta Civitavecchia Olbia e le conseguenze legali e occupazionali

La procedura avviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la verifica dei presupposti per l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico con approccio orizzontale a tutti gli armatori interessati all'esecuzione del servizio pubblico di continuità territoriale marittima sulla linea Civitavecchia-Olbia nel periodo compreso tra il 1 ottobre e il 31 maggio di ogni anno quale condizione per operare anche nel periodo compreso tra il 1 giugno e il 30 settembre di ogni anno secondo diversi addetti ai lavori attivi nel settore dei traghetti in Italia è destinata a non ottenere successo. Per almeno due ordini di motivi. Il primo riguarda proprio l'impostazione del servizio pubblico per la continuità territoriale marittima con approccio orizzontale: in pratica il servizio estivo può essere fatto solo dalle compagnie di navigazione che accettano di fare anche il servizio durante la bassa stagione invernale. Il vincolo è dunque sulle tariffe invernali mentre sarebbe libera la fissazione delle tariffe estive che dovranno (secondo questo modello) andare a coprire parte dei costi del servizio invernale. Un primo rilievo viene mosso alla frequenza del servizio richiesta dal bando: ogni 24 ore un viaggio di andata e uno di ritorno fra il Lazio e la Sardegna per ciascuna delle due navi ro-pax richieste. Secondo alcuni esperti interpellati da SHIPPING ITALY la linea sarebbe economicamente sostenibile in inverno solo con una nave che in 24 ore farebbe la spola fra Civitavecchia e Olbia con un viaggio di giorno e l'altro di notte. In bassa stagione i ricavi ottenibili sulla rotta con il trasporto di merci e persone sarebbero pari a circa 10 milioni di euro. Troppo poco dicono per l'impiego di due navi. Al tempo stesso, però, due navi (anche ipotizzando quelle con maggiori capacità esistenti sul mercato) non sarebbero sufficienti a soddisfare la domanda di trasporto nell'alta stagione estiva, soprattutto nei mesi di luglio e agosto quando negli anni scorsi si sono visti almeno 4 (se non 5) traghetti impiegati da Moby, Cin e Grimaldi contemporaneamente su quel collegamento (dalla prossima estate ha già annunciato il suo arrivo sulla linea anche Gnv). I documenti che il Mit ha allegato all'avviso della procedura avviata mostrano chiaramente che nel 2019 sono state oltre 120mila le auto trasportate solo ad agosto, mentre i passeggeri nello stesso mese avevano superato le 400mila unità e le 200mila a luglio. Un flusso di carichi rotabili e di persone troppo elevato per le sole due navi impiegate nei mesi invernali, per cui sarebbe necessario che gli armatori in convenzione incrementassero il naviglio impiegato sulla linea. Un incremento di stazza necessario ma che escluderebbe le altre compagnie di traghetti fuori convenzione (non operativi in inverno) e per questo alcuni avanzano timori sull'effettiva compatibilità di una procedura come questa con le norme antitrust. Se effettivamente questa procedura con imposizione degli obblighi di servizio pubblico con approccio orizzontale non dovesse ottenere il risultato sperato dal Ministero dei trasporti i tempi per l'assegnazione dei nuovi contributi pubblici inevitabilmente si allungherebbero mentre il 28 febbraio è la scadenza fissata per il termine dell'attuale convenzione con Compagnia Italiana di Navigazione (Tirrenia). Che cosa succederà dal 1 marzo? Senza sussidi il Gruppo Moby della famiglia Onorato interromperà (così come aveva minacciato di fare già a dicembre) l'esercizio delle linee in convenzione, molte delle quali sono garantite in regime di libro mercato da altri operatori (in particolare, ma non solo, il Gruppo Grimaldi). La continuità territoriale marittima sarebbe in qualche modo comunque garantita dagli altri player sul mercato ma al contempo si aprirebbe un'emergenza occupazionale rilevante perché i molti marittimi imbarcati sulle navi di Tirrenia si ritroverebbero a terra senza occupazione. La soluzione più semplice per il dicastero di piazzale Porta Pia sarebbe quella di prorogare ancora di pochi mesi la convenzione pubblica con Cin ma contro questa ipotesi stanno già affilando le armi legali gli altri operatori (Grendi e Grimaldi in primis).







## Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

In tutto questo rimane poi da capire quale piano concordatario presenteranno Moby e Cin e quale sarà il giudizio dei creditori. La scadenza per la presentazione del piano è fissata a fine marzo. Si prevedono acque molto agitate per i traghetti italiani nei mesi primaverili. Nicola Capuzzo

## Sequestrato l' Arco borbonico s' indaga per danneggiamento

IL CASO Gennaro Di Biase Sigilli all' Arco Borbonico. Ieri mattina i Carabinieri, su mandato della Procura, hanno sequestrato lo storico molo di via Partenope crollato sotto i colpi delle mareggiate di fine dicembre-inizio gennaio. All' orizzonte, dunque, potrebbe esserci un' indagine per danneggiamento del bene a carico di ignoti. Fuori da ogni condizionale, l' Arco Borbonico non esiste più. A nulla sono valsi gli appelli per la tutela del bene a rischio. Il sequestro servirà a fare luce sul rebus delle competenze per la tutela dell' Arco, ma difficilmente accorcerà i tempi di ripristino del monumento. I lavori, in ogni caso, a un mese dalla devastazione, non erano mai partiti. L' OPERAZIONE Partiamo dall' operazione condotta ieri mattina dai Carabinieri del Comando provinciale di Napoli, del nucleo Subacquei e del nucleo Tutela Patrimonio Culturale del maggiore Giampaolo Brasili. I militari dell' Arma hanno dato esecuzione a un sequestro dell' Arco Borbonico emesso dalla Procura di Napoli dopo alcuni accertamenti. All' orizzonte - filtra dai militari dell' Arma - potrebbe esserci un' indagine a carico di ignoti per danneggiamento del bene. In ogni caso, i magistrati intendono eseguire ulteriori approfondimenti e individuare eventuali cause della devastazione del monumento, i cui resti galleggiano desolati tra le onde. Sulle transenne dell' Arco campeggia ancora il manifesto dei comitati: «Vergogna, salvate l' Arco Borbonico». I nastri biancorossi apposti dai Carabinieri sono l' unica operazione visibile avvenuta fino a ieri in zona lungomare. Nessun operaio avvistato nella curva di via Partenope e, a pochi passi dall' Arco Borbonico, regna la distruzione anche al molo della Colonna Spezzata («ma il monumento ai Caduti del mare, comunemente noto come Colonna Spezzata, appare in eccellente stato di conservazione», puntualizza Paola Marone, titolare dell' impresa di costruzione Ing. Paola Marone che ha curato il restauro). I CARTEGGI Anni e anni di carteggi, ma senza nessun intervento che evitasse il crollo. Risale al maggio del 2020 una mail ricevuta dal consigliere regionale Francesco Borrelli (che si è battuto tra gli altri, purtroppo invano, per la salvezza del molo) firmata dal Sovrintendente Luigi La Rocca: «Da tempo - si legge - la questione è all' attenzione della Sovrintendenza. Dopo una serie di nostre segnalazioni cadute tristemente nel vuoto, l' ultima dello scorso ottobre, circa la necessità di interventi di restauro del monumento, venerdì scorso abbiamo dovuto inviare all' **Autorità Portuale**, ente tenuto alla conservazione dell' importante testimonianza storica, una diffida, imponendo un intervento di restauro previa consegna preventiva del progetto alla Sovrintendenza. Come lei saprà, il bene in questione, di proprietà del Demanio Marittimo, è in consegna all' **Autorità Portuale**, che è pertanto tenuta a garantirne la conservazione e il decoro». Venendo a tempi più recenti, con una nota datata 19 gennaio 2021 e inviata a forze dell' ordine, Comune e Sovrintendenza, l' **Autorità Portuale** scriveva: «L' Arco borbonico non ricade sul Demanio Marittimo». Ma, fa sapere la Sovrintendenza, nessuno si sarebbe defilato, anzi si procede con il progetto e la settimana prossima si avvieranno i rilievi batimetrico e laser scanner dell' Arco. L' ultima nota, come quelle sopracitate, risalgono però a prima del sequestro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Via Partenope, sigilli all' arco crollato la Procura avvia indagini sul fondale

*I carabinieri del Nucleo tutela patrimonio culturale, giunti via mare, hanno sequestrato il pontile del "Chiavicone". Pronta la nomina di un consulente per chiarire i motivi del cedimento. Ancora nessun indagato, l'inchiesta prosegue*

di Marina Cappitti È mattina inoltrata quando i carabinieri arrivano via mare su quello che resta dell' arco-pontile ottocentesco di via Partenope. Nastro alla mano uno degli uomini del Nucleo subacqueo comincia ad avvolgere quello che i napoletani da sempre chiamano il Chiavicone, ormai portato via dalla mareggiata e dall' incuria. Si districa tra i tubi Innocenti e tra i blocchi di pietra ammassati in acqua. Pochi minuti dopo l' intervento dei carabinieri del comando provinciale di Napoli e del Nucleo tutela patrimonio culturale sventola anche un cartello " Area posta sotto sequestro". La Procura di Napoli accelera così sulla vicenda dell' arco. Ieri il sequestro probatorio disposto dal pm Vincenza Marra e coordinato dal procuratore aggiunto Vincenzo Piscitelli con l' obiettivo di preservare lo stato dei luoghi e capire cosa si poteva fare e cosa è stato fatto. Già nei prossimi giorni sarà nominato un consulente. Inchiesta aperta, quindi, ma con nessun indagato al momento. Nel frattempo, come assicurano dall' **Autorità portuale** di Napoli e dalla soprintendenza Archeologia e belle arti si andrà avanti prima con i lavori di messa in sicurezza e poi con il progetto di restauro chiedendo per ogni intervento - come è previsto in questi casi - l' autorizzazione alla Procura. Secondo il cronoprogramma la settimana prossima partiranno le indagini sul fondale ( rilievo batimetrico). Poi sarà la volta dei rilievi laser scanner sull' arco che serviranno per ottenere le misure per la sua ricostruzione. Infine si procederà al recupero dei blocchi in mare che saranno depositati temporaneamente in un capannone di proprietà dell' **Autorità portuale**. Un' operazione, quest' ultima, che verrà effettuata via terra con una gru e non via mare come si era pensato in un primo momento, ma si è poi rivelato troppo costoso. Tutti interventi che richiederanno tempi brevi - al massimo dieci giorni - e propedeutici al restauro. Per quest' ultimo si stima occorreranno 200 mila euro, con un termine dei lavori previsto entro l' estate. Saranno però soltanto le indagini dei prossimi giorni a rivelare con certezza costi e tempi. Il progetto - su cui lavorano i tecnici dell' **Autorità portuale** in stretta collaborazione con quelli della soprintendenza - prevede la ricostruzione dell' arco così com' era adottando la tecnica dell' anastilosi. Ovvero utilizzando tutti i pezzi recuperati e quando non sarà possibile verranno sostituiti con blocchi nuovi. Indagini della Procura da una parte e indagini per i lavori dall' altra: è questo l' epilogo di numerosi appelli inascoltati e di anni di abbandono dell' arco. Il primo allarme lanciato nel 2018, da allora nessun restauro. La messa in sicurezza è arrivata soltanto a settembre dello scorso anno. Poi il cedimento a gennaio. In città a crollare e finire sotto sequestro non sono solo i monumenti. Più in là la Galleria Vittoria chiusa da settembre a seguito del crollo di un pannello di rivestimento. In questi giorni gli uffici del Comune lavorano per integrare la relazione bocciata dal gip ed evitare che i tempi si allunghino ancora. Nel frattempo l' assessorato alla Viabilità, guidato da Marco Gaudini, per scongiurare un maxi ingorgo con l' apertura delle scuole superiori ha elaborato un nuovo piano. Da lunedì primo febbraio è stato disposto il divieto di sosta permanente su ambo i lati della carreggiata di via Acton - con rimozione coatta - a partire dall' intersezione con la Galleria Vittoria fino alla confluenza con via Cesario Console. Istituito anche il senso unico di circolazione in via Console dall' intersezione con via Nazario Sauro-via Acton a quella con via generale Orsini.





# La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

---

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Identità Insorgenti

## Napoli

### La procura apre un' inchiesta e sequestra l' area dell' arco borbonico

E' stata aperta un' inchiesta sull' arco borbonico per determinare eventuali responsabilità del crollo avvenuto alcune settimane fa. I carabinieri del nucleo "tutela del patrimonio culturale", insieme all' unità dei subacquei, stanno infatti procedendo al sequestro dell' area intorno all' arco borbonico su ordine della procura. Sul posto sono presenti anche i rappresentanti dell' **autorità portuale**. L' area è stata transennata e sono stati messi cartelli, anche sugli scogli e dal lato dell' accesso da mare, con indicazione di "area sottoposta a sequestro su ordine della procura". Video e fotografie di Lucilla Parlato Un articolo di Fabrizio Reale pubblicato il 29 Gennaio 2021 e modificato l' ultima volta il 29 Gennaio 2021 Fabrizio Reale Napoletano, classe 1978, sono ingegnere meccanico e ricercatore del CNR. Per lavoro mi occupo di tematiche legate al mondo dell' energia e della riduzione delle emissioni inquinanti. Appassionato di fotografia e "nikonista" convinto, scrivo di Napoli dal 2009 sui miei blog e, da adesso, anche su Identità Insorgenti.



## Il mare e l' incuria fanno un' altra vittima: la Colonna Spezzata

La tempesta dell' ultimo fine settimana ha danneggiato gravemente un altro simbolo del lungomare, il molo della Colonna Spezzata. Così come è capitato, in precedenza, per l' Arco Borbonico, e per altri «pezzi» di Via Partenope. Letteralmente in frantumi la scalinata e il muro alla base del monumento eretto per chi non è tornato più dal suo «viaggio» in mare. I lavori, nel frattempo, tardano ad essere avviati; in Via Partenope, devastata dai marosi dello scorso 28 dicembre, opere di ripristino ancora all' Anno Zero. Stessa cosa dicasi per la ristrutturazione dell' Arco Borbonico, per il quale si assiste al classico scaricabarile. L' **Adsp** del Mar Tirreno centrale, riporta il quotidiano Il Mattino , si è sfilata dalla querelle e dalle responsabilità sui lavori di ripristino. In bene non «ricade sul Demanio Marittimo», hanno fatto sapere da Piazzale Pisacane.



www.stylo24.it

STYLO24  
L'ESPRESSO E L'ESPRESSO - SETTEGGIATO DA VITTORIO DI NINO

HOME ATUALITÀ CRONACA ECONOMIA ENERGETICA POLITICA SCIENTIA SPORTE ADVERTISING

Il mare e l' incuria fanno un' altra vittima: la Colonna Spezzata

29 gennaio 2021

LA STORIA DELLA CAMORRA

LA TEMPESTA DELL' ULTIMO FINE SETTIMANA HA DANNEGGIATO GRAVEMENTE UN ALTRO SIMBOLO DEL LUNGOMARE, IL MOLO DELLA COLONNA SPEZZATA. COSÌ COME È CAPITATO, IN PRECEDENZA, PER L' ARCO BORBONICO, E PER ALTRI «PEZZI» DI VIA PARTENOPE. LETTERALMENTE IN FRANTUMI LA SCALINATA E IL MURO ALLA BASE DEL MONUMENTO ERETTO PER CHI NON È TORNATO PIÙ DAL SUO «VIAGGIO» IN MARE. I LAVORI, NEL FRATTEMPO, TARDANO AD ESSERE AVVIATI; IN VIA PARTENOPE, DEVASTATA DAI MAROSI DELLO SCORSO 28 DICEMBRE, OPERE DI RIPRISTINO ANCORA ALL' ANNO ZERO. STESSA COSA DICASI PER LA RISTRUTTURAZIONE DELL' ARCO BORBONICO, PER IL QUALE SI ASSISTE AL CLASSICO SCARICABARILE. L' **Adsp** DEL MAR TIRRENO CENTRALE, RIPIERTA IL QUOTIDIANO IL MATTINO , SI È SFILATA DALLA QUERELLE E DALLE RESPONSABILITÀ SUI LAVORI DI RIPRISTINO. IN BENE NON «RICADE SUL DEMANIO MARITTIMO», HANNO FATTO SAPERE DA PIAZZALE PISACANE.

Nel frattempo ancora all'Anno Zero i lavori di ripristino in Via Partenope

La tempesta dell'ultimo fine settimana ha danneggiato gravemente un altro simbolo del lungomare, il molo della Colonna Spezzata. Così come è capitato, in precedenza, per l'Arco Borbonico, e per altri «pezzi» di Via Partenope. Letteralmente in frantumi la scalinata e il muro alla base del monumento eretto per chi non è tornato più dal suo «viaggio» in mare. I lavori, nel frattempo, tardano ad essere avviati. In Via Partenope, devastata dai marosi dello scorso 28 dicembre, opere di ripristino

### Napoli ricorda Nerli Bassolino: Competente

Napoli. Sarebbe stato un buon ministro dei Trasporti, Francesco Nerli, figura storica della portualità italiana, scomparso il 28 novembre dell'anno scorso. Antonio Bassolino, sindaco di Napoli quando Nerli presiedeva l'Autorità portuale di Napoli, ne ha sottolineato in questi termini la sua statura. Uomo di competenza e di mediazione, come hanno ammesso un po' tutti nel corso di un incontro-ricordo organizzato dai sindacati, tenutosi martedì scorso su piazzale Pisacane del porto di Napoli, sede dell'Adsp e della Capitaneria di porto, nel giorno del suo compleanno. «Chi lo ha conosciuto sa bene che è stato un parlamentare autorevole, dove ha saputo fare la sua parte nell'interesse di un settore strategico come la portualità» -ha detto Bassolino, il quale ha aperto gli interventi- dopo i saluti del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, Pietro Spirito che ha ricordato che è stato avviato l'iter non certo breve per cambiare il nome di piazzale Pisacane in piazzale Francesco Nerli. Tra gli interventi a seguire quelli del presidente di Magazzini Generali, Erik Klingenberg; di Nino Criscuolo, membro del Comitato di gestione; dell'ex deputato della Camera, Michele Giardiello e, a nome dei dipendenti dell'Adsp, di Marta Spisto. Promotrice ed organizzatrice dell'evento è stata Vita Convertino, della segreteria regionale della Filt- Cgil, insieme a Gennaro Imperato, coordinatore regionale porti Fit-Cisl Campania; Giuseppe Tamburro, coordinatore regionale porti Uiltrasporti, oltre alle segreterie regionali di Cgil Cisl e Uil. Hanno partecipato, tra gli altri, Pasquale Puopolo, vicepresidente di Culp; il primo presidente dell'Autorità portuale, Francesco Lauro; l'ex segretario generale, Emilio Squillante; il segretario generale della Camera del Lavoro Cgil Napoli, Federico Libertino il quale, ai tempi della presidenza Nerli, era in consiglio direttivo dell'ente porto in rappresentanza del sindacato. È stato molto sentito l'incontro voluto dai sindacati. Nonostante una temperatura ed un vento molto freddo e sostenuto, la partecipazione è stata notevole. E ha fatto sicuramente piacere la presenza di tanti dipendenti, ormai in pensione: un segnale forte di appartenenza a una generazione di uomini e donne attaccati ancora a valori forti e a uomini come Francesco Nerli che tanto hanno dato alla portualità e ai sentimenti umani.





## Si-Cobas, sciopero e blocco circolazione nel Porto di Napoli

(ANSA) - **NAPOLI**, 29 GEN - Un gruppo di aderenti al sindacato "Si Cobas" e di disoccupati del movimento "7 Novembre" stanno effettuando un blocco stradale all' interno del **Porto** di **Napoli**, all' altezza della sede del Consorzio Conateco. La manifestazione - ha reso noto il sindacato - è in segno di solidarietà con nove iscritti al sindacato licenziati dalla impresa "Turi Transport" fornitrice di Conateco. Il "Si.Cobas" ha indetto per oggi uno sciopero nazionale. In mattinata sono previsti anche volantini allo stabilimento FCA di Pomigliano d' Arco (**Napoli**) ed un presidio davanti alla sede della Regione Campania, in via S. Lucia, di lavoratori della manutenzione stradale. I (ANSA).



### Disoccupati e Cobas bloccano Porto.

*Un gruppo di aderenti al sindacato "Si Cobas" e di disoccupati del movimento "7 Novembre" stanno effettuando un blocco stradale all' interno del Porto di Napoli, all' altezza della sede del Consorzio Conateco. La manifestazione - ha reso noto il sindacato - è in segno di solidarietà con nove iscritti al sindacato licenziati dalla impresa []*

Questo sito web utilizza cookie tecnici per permettere all' utente una buona esperienza di navigazione. Scorrendo la pagina o continuando la navigazione si accetta la presenza dei cookie. Cookie settings ACCETTA Privacy & Cookies Policy Chiudi Privacy Overview This website uses cookies to improve your experience while you navigate through the website. Out of these cookies, the cookies that are categorized as necessary are stored on your browser as they are essential for the working of basic functionalities of the website. We also use third-party cookies that help us analyze and understand how you use this website. These cookies will be stored in your browser only with your consent. You also have the option to opt-out of these cookies. But opting out of some of these cookies may have an effect on your browsing experience. Necessary Necessary Sempre attivato Necessary cookies are absolutely essential for the website to function properly. This category only includes cookies that ensures basic functionalities and security features of the website. These cookies do not store any personal information. Non necessario Non necessario Any cookies that may not be particularly necessary for the website to function and is used specifically to collect user personal data via analytics, ads, other embedded contents are termed as non-necessary cookies. It is mandatory to procure user consent prior to running these cookies on your website. /\* custom css theme panel \*/ #td-top-search { display: none; } @media screen and (min-width: 480px) { .td-header-style-1 .td-header-sp-recs { margin-top:50px; margin-bottom:50px; } .td-header-sp-recs { width:528px; } .td-header-style-1 .td-header-sp-logo { width:384px; height:140px; } } Invia a indirizzo e-mail Il tuo nome Il tuo indirizzo e-mail Annulla L' articolo non è stato pubblicato, controlla gli indirizzi e-mail! Verifica dell' e-mail non riuscita. Riprova.



## Sciopero, blocco stradale in via Marina a Napoli. Traffico in tilt

Mattinata all' insegna dei disagi al centro di **Napoli** dove il traffico è andato in tilt a causa di una manifestazione che ha unito lavoratori, studenti e disoccupati. La protesta si inserisce nel contesto dello sciopero generale indetto in tutta Italia dai Cobas e altre sigle. Nel corso della mobilitazione, la viabilità è stata messa in crisi da un blocco stradale in via Marina, a poca distanza dall' imbocco autostradale, in una zona nevralgica per l' ingresso e l' uscita dall' area est della città. I manifestanti hanno anche occupato il **Porto di Napoli**, sotto il vigilante sguardo delle forze dell' ordine. Esposto uno striscione che inneggia allo sciopero generale e presenta le rivendicazioni del centinaio di persone scese in strada: "Million tax, salario garantito, salute per tutti".



# Informazioni Marittime

## Napoli

### Sciopero Si Cobas, traffico bloccato anche nel porto di Napoli

*Da stamattina presidi e manifestazioni di solidarietà per lo sciopero nazionale hanno interessato anche la città e lo scalo partenopeo*

Si ripercuote anche nel **porto** di **Napoli** lo sciopero nazionale proclamato oggi da Si Cobas e dai disoccupati del movimento 7 Novembre. I blocchi stanno interessando da stamattina anche la circolazione urbana, con presidi in Prefettura, a Palazzo Santa Lucia - sede della Regione Campania - e nello stabilimento FCA di Pomigliano d' Arco. La circolazione nel **porto** di **Napoli** è bloccata ma lentamente la situazione dovrebbe tornare alla normalità in giornata, come riferiscono gli autotrasportatori della Fai-Confrasporto e le aziende logistiche riunite in Confetra.



# Napoli Flash 24

## Napoli

### Sciopero e blocchi al porto di Napoli

*Questa mattina un gruppo di aderenti al sindacato "Si Cobas" e di disoccupati del movimento "7 Novembre" stanno effettuando un blocco stradale all' interno del Porto di Napoli, all' altezza della sede del Consorzio Conateco. La manifestazione, spiegano dal sindacato, è stato indetto in segno di solidarietà con nove iscritti al sindacato licenziati dalla impresa "Turi []*

redazione

Questa mattina un gruppo di aderenti al sindacato "Si Cobas" e di disoccupati del movimento "7 Novembre" stanno effettuando un blocco stradale all' interno del **Porto di Napoli**, all' altezza della sede del Consorzio Conateco. La manifestazione, spiegano dal sindacato, è stato indetto in segno di solidarietà con nove iscritti al sindacato licenziati dalla impresa "Turi Transport" fornitrice di Conateco. In mattinata sono previsti si è svolto anche volantaggi allo stabilimento FCA di Pomigliano d' Arco e un presidio davanti alla sede della Regione Campania, in via S. Lucia, di lavoratori della manutenzione stradale.



# Napoli Today

## Napoli

### Porto bloccato e caos traffico in città e in autostrada|FOTO

*Manifestazione dei Cobas contro il licenziamento di nove lavoratori*

Blocco stradale nel porto di Napoli di un gruppo di aderenti al sindacato "Si Cobas" e di disoccupati del movimento "7 Novembre". La manifestazione è in segno di solidarietà con nove iscritti al sindacato licenziati dall'impresa "Turi Transport" fornitrice di Conateco, fanno sapere i manifestanti. Il "Si.Cobas" ha indetto per oggi uno sciopero nazionale. Alcuni manifestanti stanno anche provando a bloccare il traffico cittadino. Conseguenze segnalate anche in autostrada. Centinaia gli aderenti alla protesta. Previste iniziative di solidarietà allo stabilimento FCA di Pomigliano d' Arco e un presidio davanti alla sede della Regione Campania.

The screenshot shows the NAPOLITODAY website interface. At the top, there's a navigation bar with 'NAPOLITODAY' and 'Cronaca'. The main headline reads 'Porto bloccato e caos traffico in città e in autostrada|FOTO'. Below the headline, a sub-headline states 'Manifestazione del Cobas contro il licenziamento di nove lavoratori'. The article text begins with 'Blocco stradale nel porto di Napoli di un gruppo di aderenti al sindacato "Si Cobas" e di disoccupati del movimento "7 Novembre"'. To the right of the article, there's a 'I più letti di oggi' section with a list of other news items. Below the article, there are sections for 'La iniziativa', 'VIDE0', and 'In Esibizione'. The 'In Esibizione' section contains a grid of four small images with captions: 'Sotto, un momento della manifestazione', 'L'arrivo dei manifestanti', 'L'arrivo dei manifestanti', and 'L'arrivo dei manifestanti'. At the bottom, there are sections for 'Potrebbe interessarti' and 'I più letti della settimana'.

# Napoli Today

## Napoli

### Lunga giornata nel Porto di Napoli dove, fin dalle 9 i lavoratori di Si Cobas hanno bloccato i ...

Lunga giornata nel **Porto** di **Napoli** dove, fin dalle 9 i lavoratori di Si Cobas hanno bloccato i mezzi pesanti in entrata e in uscita. Una mobilitazione che rientra nell'ambito dello sciopero nazionale indetto dalla sigla sindacale. **Porto** come luogo simbolico della produttività campana, ma anche come specifico terreno di rivendicazioni sindacali: "In questi cantieri, le aziende calpestano i diritti dei lavoratori - spiega **Peppè D' Alesio**, coordinatore provinciale Si Cobas - non rispettano i contratti, non investono in sicurezza e se qualcuno si permette di chiedere viene cacciato, come successo in queste settimane a nove lavoratori". Il tema della sicurezza è centrale: "Nel **Porto** di **Napoli** si muore ancora - racconta un lavoratore - In ogni momento si svolgono attività in cui si rischia la vita perché per le aziende la sicurezza è solo un peso. Anche durante una pandemia, l'unico pensiero dei titolari è quello di andare avanti, senza preoccuparsi della nostra incolumità". Nell'arco della mattinata, ai Cobas si sono aggiunti gruppi di studenti, disoccupati 7 novembre, il centro sociale Iskra e i Carc. Il blocco dei mezzi pesanti ha causato disagi alla circolazione anche sull'A3 **Napoli**-Salerno. Per una mezz'ora, alcuni manifestanti hanno bloccato anche via Marina, chiedendo che fossero aperti i varchi del **Porto** per consentire l'accesso ad altri lavoratori in protesta.



# Napoli Village

## Napoli

### Porto di Napoli, protesta dei Si Cobas e disoccupati del movimento "7 Novembre"

**NAPOLI** - Un gruppo di aderenti al sindacato "Si Cobas" e di disoccupati del movimento "7 Novembre" stanno effettuando un blocco stradale all' interno del **Porto** di **Napoli**, all' altezza della sede del Consorzio Conateco. La manifestazione - ha reso noto il sindacato - è in segno di solidarietà con nove iscritti al sindacato licenziati dalla impresa "Turi Transport" fornitrice di Conateco. Il "Si.Cobas" ha indetto per oggi uno sciopero nazionale. In mattinata sono previsti anche volantaggi allo stabilimento FCA di Pomigliano d' Arco (**Napoli**) ed un presidio davanti alla sede della Regione Campania, in via S. Lucia, di lavoratori della manutenzione stradale. (ANSA).





### Si-Cobas: rimosso il blocco stradale ma in 200 restano a presidiare il Porto di Napoli

Il blocco stradale in via Marina, all' altezza del varco S. Erasmo del **Porto di Napoli** è stato rimosso. I manifestanti, circa 200, aderenti a Si.Cobas, ad alcuni movimenti di disoccupati e di studenti, continuano il presidio all' interno del **Porto**, all' altezza del Co.na.te.co (Consorzio Napoletano Terminal Containers). Le operazioni di carico e scarico dei camion sono rallentate ed una fila si è formata all' interno del **Porto**, con rallentamenti della circolazione dei veicoli. ad.

The screenshot shows a news article from the website Stylo24. The article title is "Si-Cobas: rimosso il blocco stradale ma in 200 restano a presidiare il Porto di Napoli". Below the title is a photograph showing a group of people, some holding red banners, gathered in an industrial area with shipping containers. To the right of the main article is a smaller article titled "LA STORIA DELLA CAMORRA".

# Napoli Village

## Napoli

### Andrea Annunziata nuovo Presidente dell' Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale (VIDEO)

NAPOLI - 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. 'Finalmente, arriva il cambio di vertice che occorreva e che noi richiedevamo da tempo. Dopo la gestione disastrosa e fallimentare di Spirito. Annunziata, nato a San Marzano del Sarno nel 1955, è stato parlamentare e poi sottosegretario ai Trasporti nel governo Prodi dal 2006 al 2008 e presidente dell' **Autorità portuale** di Salerno.



L' OPERAZIONE IN UN BUS SBARCATO DA UN TRAGHETTO PROVENIENTE DALL' ALBANIA 500 LITRI DI SUPERALCOLICO PRIVI DI DOCUMENTAZIONE

Arriva un bastimento carico di rakia maxisequestro nel porto di Bari

Il contrabbando sulle rotte dell' acquavite dell' Est. La rakia o rakija (in serbo e in macedone: , in bulgaro: , croato e bosniaco e lingua albanese : rakija) è un superalcolico simile al brandy e alla vodka, creato per distillazione o fermentazione di frutta, molto popolare nei Balcani. Il suo contenuto alcolico è normalmente del 40%, ma nella rakija fatta in casa può essere superiore. La rakija è considerata la bevanda nazionale della Serbia, della Croazia, della Bulgaria, della Bosnia Erzegovina, dell' Albania e della Repubblica di Macedonia. Nella forma più comune, Slivovitz o Ijivovica, è prodotta con la prugna. Altri frutti comuni sono l' uva, le pesche, albicocche, le mele, i fichi e le amarene. Un litro, con una gradazione alcolica del 38%, costa in media 18 euro. Novemila euro di rakija, ossia 500 litri di questa ricercatissima acquavite poco conosciuta qui da noi, malgrado venga prodotta in Paesi vicini, sono stati sequestrati dagli uomini del Secondo Gruppo **Bari** della Guardia di finanza insieme ai funzionari dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli con la collaborazione degli agenti della Polizia di Frontiera Marittima e Aerea nel **porto**. Erano nascosti a bordo di un autobus da turismo (capienza 50 persone) senza documentazione commerciale e sanitaria che ne legittimasse il trasporto. Il conducente dell' autobus, sbarcato da un traghetto proveniente dall' Albania, è stato denunciato e il mezzo che non aveva passeggeri a bordo, sequestrato. In particolare, dopo un controllo effettuato al varco doganale, sono stati trovati in una specie di intercapedine realizzata artificialmente nel vano bagagli ben 85 recipienti di plastica contenenti il distillato superalcolico di fabbricazione albanese. Il doppiofondo era chiuso con apertura nascosta e sbloccata mediante tiraggio di un filo d' acciaio posizionato in un vano attiguo. Un campione del prodotto è stato inviato ai laboratori chimici Il carico illegale di distillato albanese è stato scoperto durante le operazioni di controllo del personale di sicurezza delle Dogane al fine di conoscere l' esatta classifica doganale della gradazione alcolica per la corretta liquidazione dell' accisa gravante sul distillato e l' eventuale presenza di sostanze nocive alla salute. All' au tista di nazionalità albanese sono contestati i reati di contrabbando e trasporto non autorizzato di prodotti soggetti ad accise, oltre alla violazione del codice della strada per trasporto di cose con veicoli sprovvisti di licenza. L' autobus è stato anche sottoposto a fermo amministrativo per tre mesi.



## Comitato Zes, la presidente dell' Ordine degli ingegneri rischia di perdere l' incarico

*Il M5S chiede al ministero la revoca immediata della nomina della Formosi*

Oronzo MARTUCCI L'ingegnere Annalisa Formosi, presidente dell' Ordine di Brindisi, è in attesa dell' interrogatorio di garanzia nel corso del quale potrà spiegare più chiaramente i termini del suo coinvolgimento nell' inchiesta che ha provocato il suo arresto (ai domiciliari), quello dell' ex marito Oreste Pepe Milizia e del giudice Gianmarco Galiano (entrambi in carcere). E poi ci saranno i diversi gradi del processo per fare chiarezza sul movimento di danaro in direzione del presidente dell' Ordine degli ingegneri a fronte di prestazioni incongrue e sugli incarichi ottenuti come consulente tecnico dal Tribunale di Brindisi. Ma in questa fase è il caso di ricordare che l' ingegnere Formosi è anche componente, nominata in rappresentanza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel luglio 2020, del Comitato di indirizzo della Zes interregionale adriatica che ha il governo delle operazioni relative agli insediamenti degli investitori nelle aree che rientrano nel recinto della Zona economica speciale che va dal Molise sino al Salento. E proprio con riferimento a questo incarico è intervenuto il deputato salentino del M5S, Diego De Lorenzis, per chiedere che il ministero della Infrastrutture revochi l' incarico affidato alla Formosi. De Lorenzis ha annunciato di «aver contattato i ministri Giuseppe Provenzano e Paola De Micheli, che si sono impegnati

già nella giornata di oggi (ieri per chi legge n.d.r.) per la rimozione dell' ingegnere dalla Zes Adriatica, tramite un provvedimento di revoca della nomina». «Siamo convinti che la magistratura debba fare il suo corso e siamo rispettosi della presunzione di innocenza ma crediamo anche che la richiesta di arresto come misura cautelare che ha coinvolto Formosi, sia tale da rendere incompatibile questa nomina finché non sarà chiarita la vicenda. Lo dobbiamo al rispetto e alla responsabilità che deve avere chiunque gestisca la cosa pubblica», ha concluso De Lorenzis. In ogni caso, nel Comitato di indirizzo la Formosi ha mostrato di voler lavorare per rafforzare le iniziative capaci di attrarre investitori. E non si è risparmiata in questo lavoro. In particolare tra settembre e novembre dello scorso anno, su delega di Ugo Patroni Griffi, presidente del sistema di Autorità portuale dell' Adriatico meridionale che anche il presidente del Comitato di indirizzo, ha lavorato al progetto di creazione delle Zone franche doganali intercluse collegate alle aree Zes e ai porti di Termoli, Manfredonia, Bari e Brindisi. Un ulteriore passo verso la costituzione delle Zone franche doganali intercluse si dovrebbe avere nei prossimi giorni con la firma del decreto dirigenziale di istituzione a firma del direttore generale dell' Agenzia delle dogane. Comunque, al di là dell' aspetto giudiziario e della richiesta di revoca dell' incarico dell' ingegnere, bisogna ricordare che ci sono ritardi del governo nel completare la composizione del Comitato di indirizzo della Zes adriatica. La presidenza del Consiglio dei ministri non ha mai provveduto a nominare il proprio rappresentante, così come il Consiglio dei ministri non ha ancora provveduto a nominare il commissario che per legge deve assumere il compito di coordinare il Comitato di indirizzo della Zes al posto del presidente dell' Autorità di sistema portuale di riferimento. Il commissario per la Zes interregionale jonica che fa riferimento al porto di Taranto è stato nominato il 10 dicembre dello scorso anno, su proposta del ministro per il Sud Provenzano. Ma per le nomine nella Zes adriatica tutto è fermo, e il governo non mostra di avere fretta. Anche se il 15 gennaio è stata discussa alla Camera una interpellanza urgente presentata da 30 parlamentari del M5s (sottoscritta da tutti i pugliesi) per chiedere al governo di conoscere le ragioni dei ritardi. Il sottosegretario





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

### Brindisi

---

Gianluca Castaldi ha risposto ricordando la nomina della Formosi arrivata a luglio La nomina del rappresentante della Presidenza del Consiglio, così come la nomina del commissario straordinario di Governo, non sono state attualmente finalizzate in considerazione della necessità di procedere parallelamente all' iter di attuazione delle numerose riforme che il Governo, sin dal suo insediamento, ha approvato per garantire la piena operatività e il rilancio dello strumento delle ZES. Ad ogni modo, il percorso di nomina sarà completato con la massima sollecitudine, ha aggiunto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Porto di Brindisi, al via il nuovo cantiere navale dopo una battaglia legale

BRINDISI. Martedì 2 febbraio alle 11, in via Torpediniera Perseo, cerimonia di inaugurazione del cantiere «Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo». «Il Consorzio, costituito tra le Società Operazione s.r.l. di Napoli, S. & Y. S.r.l. di Napoli e Marine Management & Supplies s.r.l. di Napoli, è il nuovo concessionario delle aree demaniali, precedentemente occupate dalle ditte Cantieri Balsamo Shipping (CBS) srl e Damarin srl», spiega una nota dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale, dalla quale si apprende anche che, «per poter riacquisire la disponibilità delle aree demaniali marittime, dove insiste lo storico cantiere navale», l' Authority «ha dovuto esperire una complessa e articolata azione amministrativa e legale, in quanto le due ditte, dichiarate prima decadute per inadempimento delle concessioni demaniali marittime e, successivamente, dichiarate fallite dal Tribunale di Brindisi, in tutte le fasi del procedimento si sono sempre opposte con importanti azioni di ostruzionismo». Il nuovo concessionario, ha assorbito totalmente i 19 lavoratori degli ex cantieri, ma ha assunto anche nuovo personale ed ha attuato interventi di risanamento.



PORTO MARTEDÌ L' INAUGURAZIONE DELL' ORGANISMO CHE AVRÀ IN CONCESSIONE LE AREE DEMANIALI

Nasce il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo

Si terrà martedì 2 febbraio (alle ore 11, in via Torpediniera Perseo n. 8) la cerimonia di inaugurazione del cantiere "Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo". «Il Consorzio, costituito tra le società "Operazione srl" di Napoli, "S. & Y. srl" di Napoli e "Marine Management & Supplies srl" di Napoli - spiega una nota - è il nuovo concessionario delle aree demaniali, precedentemente occupate dalle ditte "Cantieri Balsamo Shipping srl" e "Da marin srl". Per poter riacquisire la disponibilità delle aree demaniali marittime, dove insiste lo storico cantiere navale, l' **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale ha dovuto esperire una complessa e articolata azione amministrativa e legale, in considerazione del fatto che le due ditte, dichiarate prima decadute per inadempimento delle concessioni demaniali marittime e, successivamente, dichiarate fallite dal Tribunale di Brindisi, in tutte le fasi del procedimento si sono sempre opposte con importanti azioni di ostruzionismo». Ed ancora: «Il nuovo concessionario, aderendo totalmente al piano industriale presentato - si legge ancora nel comunicato dell' **Autorità di Sistema Portuale** - non soltanto ha assorbito totalmente i 19 lavoratori che operavano per gli ex cantieri, ma ha assunto anche nuovo personale. Non solo: il nuovo concessionario ha, inoltre, già attuato interventi di risanamento, ammodernamento e rifunzionalizzazione del cantiere». Alla cerimonia, che si svolgerà nel pieno rispetto delle misure di sicurezza anti -Co vid, sono state invitate le massime **autorità** provinciali.





# Brindisi Report

## Brindisi

### Nasce il consorzio "Cantieri Riuniti del Mediterraneo" nel porto di Brindisi

BRINDISI - Martedì 2 febbraio alle ore 11, in via Torpediniera Perseo a Brindisi, si terrà la cerimonia di inaugurazione del cantiere "Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo". Il consorzio, costituito tra le società Operazione s.r.l. di Napoli, S. & Y. S.r.l. di Napoli e Marine Management & Supplies s.r.l. di Napoli, è il nuovo concessionario delle aree demaniali, precedentemente occupate dalle ditte Cantieri Balsamo Shipping (Cbs) srl e Damarin srl. Per poter riacquisire la disponibilità delle aree demaniali marittime, dove insiste lo storico cantiere navale, l' **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha dovuto esperire una complessa e articolata azione amministrativa e legale, in quanto le due ditte, dichiarate prima decadute per inadempimento delle concessioni demaniali marittime e, successivamente, dichiarate fallite dal tribunale di Brindisi, in tutte le fasi del procedimento si sono sempre opposte con importanti azioni di ostruzionismo. Il nuovo concessionario, aderendo totalmente al piano industriale presentato, non solo ha assorbito totalmente i 19 lavoratori degli ex cantieri, ma ha assunto anche nuovo personale. Ha, inoltre, già attuato interventi di risanamento, ammodernamento e rifunzionalizzazione del cantiere. Alla cerimonia, che si svolgerà nel pieno rispetto delle misure di sicurezza anti-Covid, sono state invitate le massime **autorità** provinciali.



# Il Nautilus

Brindisi

## Brindisi: cerimonia di inaugurazione del cantiere "Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo"

Redazione

Martedì 2 febbraio alle ore 11.00, in via Torpediniera Perseo n. 8 Brindisi, si terrà la cerimonia di inaugurazione del cantiere Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo. Il Consorzio, costituito tra le Società Operazione s.r.l. di Napoli, S. & Y. S.r.l. di Napoli e Marine Management & Supplies s.r.l. di Napoli, è il nuovo concessionario delle aree demaniali, precedentemente occupate dalle ditte Cantieri Balsamo Shipping (CBS) srl e Damarin srl. Per poter riacquisire la disponibilità delle aree demaniali marittime, dove insiste lo storico cantiere navale, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale ha dovuto esperire una complessa e articolata azione amministrativa e legale, in quanto le due ditte, dichiarate prima decadute per inadempimento delle concessioni demaniali marittime e, successivamente, dichiarate fallite dal Tribunale di Brindisi, in tutte le fasi del procedimento si sono sempre opposte con importanti azioni di ostruzionismo. Il nuovo concessionario, aderendo totalmente al piano industriale presentato, non solo ha assorbito totalmente i 19 lavoratori degli ex cantieri, ma ha assunto anche nuovo personale; ha, inoltre, già attuato interventi di risanamento, ammodernamento e rifunzionalizzazione del cantiere. Alla cerimonia, che si svolgerà nel pieno rispetto delle misure di sicurezza anti-Covid, sono state invitate le massime autorità provinciali.



### Progetto THEMIS: al via i webinar

BARI 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 diversamente, 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 istituendo 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 è 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. Per chi intende partecipare è possibile registrarsi al seguente link: <https://themis.adspmam.it/it/webinar/>. Evento accreditato ODCEC Trani. La partecipazione ai singoli webinar è valida ai fini della Formazione Professionale Continua con l'acquisizione di 1 credito formativo per ogni ora di effettiva presenza, fino al raggiungimento di n. 2 ore. Per il riconoscimento dei crediti, a seguito delle nuove indicazioni ricevute dal CNDCEC per gli eventi webinar, è necessario utilizzare i links che saranno inseriti nella live chat del webinar (all'inizio, ed alla fine dell'evento). Il Progetto THEMIS è co-finanziato dall'Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi





# La Gazzetta Marittima

Brindisi

---

nazionali della Grecia e dell'Italia.

L'INTERVISTA ALLE ULTIME REGIONALI PUR AVENDO AVUTO 6500 VOTI NON È TORNATO IN CONSIGLIO PER IL MANCATO RAGGIUNGIMENTO DEL QUORUM DA PARTE DI SENSO CIVICO

## Borraccino: «Il lavoro prosegue»

*L'ex assessore nominato coordinatore per il Piano Taranto: non mi sento un trombato*

Mino Borraccino la sua nomina a coordinatore del Piano per Taranto, sembra una ricompensa per la mancata rielezione in Consiglio regionale. Un paracadute aperto per chi è stato... «Trombato? Vuol dire questo? Mah, se viene definito in questo modo chi, come il sottoscritto, è stato il terzo più suffragato della provincia ionica, raddoppiando i voti della legislatura precedente, allora auguro a tutti di essere considerati dei trombati. Di certo, non mi sento tale. Ricordo, peraltro, che il seggio a Senso civico non è scattato solo per l'applicazione di una legge elettorale regionale davvero complessa». A proposito, lei è stato candidato in Senso civico in rappresentanza di Articolo Uno che è il movimento del ministro Speranza. **Ma fa ancora parte di questo partito?** «Certo, sono di Articolo Uno e, peraltro, ne sono anche un dirigente. Detto questo, la politica è in movimento, non è più quella della Prima Repubblica (e neppure quella della Seconda). I contenitori politici si aggregano e si disaggregano, infatti, in maniera veloce e poi non bisogna dimenticare che c'è la vicenda della costruzione di un possibile movimento da parte del presidente del Consiglio (benché dimissionario), Giuseppe Conte. È chiaro, quindi, che valuterò gli scenari possibili futuri. Nulla è fermo, stantio, ed io sono sempre pronto ad organizzare e a lavorare per una forza di governo del centrosinistra». **Lei coordinerà, all'interno dello staff del presidente della Regione Puglia, il Piano per Taranto. Ma, esattamente, di cosa si tratta?** «Il mio nuovo incarico ruota attorno al Porto, alla no tax area, alla Zes. E tutti sanno quanto abbia collaborato, nella mia precedente esperienza di assessore regionale allo Sviluppo economico, con il presidente dell'**Autorità portuale**, Sergio Prete, e con il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Mario Turco, affinché questi risultati si raggiungessero. Ma non solo. Dovrò coordinare gli interventi per la città universitaria e, anche in questo caso, tutti conoscono l'impegno che ho profuso con il presidente della Regione, Michele Emiliano, e con il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci oltre che con Turco, per portare a Medicina a Taranto. Poi, ancora, dovrò seguire lo sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie e altro ancora. In altre parole, sono tutti temi che vanno in perfetta continuità con il lavoro che, per due anni, ho svolto a Bari alla guida dell'asessorato regionale allo Sviluppo». «Al presidente Emiliano, prima di tutto. E poi, ai sindaci di Taranto, Melucci e di Pulsano, Franco Lupoli, che si sono subito complimentati con me appena hanno saputo la notizia. E ringrazio le diverse centinaia di persone che sui social network mi hanno testimoniato il loro affetto». Fabio Venere.



## Il porto di Taranto, start-up delle crociere, punta sull'innovazione - INTERVISTA

Parla il segretario generale dell'AdSP di Taranto, Fulvio Lino Di Blasio - A marzo il lancio di «Hack for Destination l'evento online per intercettare progetti o startup pronte a contribuire alla realizzazione di un percorso strategico per il territorio». Taranto destinazione crocieristica: «Costruire l'esperienza del viaggiatore per una città che si deve riscoprire destinazione». Lucia Nappi TARANTO - Il porto di Taranto è una start up delle crociere in pochi anni ha cominciato ad attrarre l'attenzione del settore. L'anno zero è stato il 2017 quando alcune compagnie hanno iniziato a mettere gli occhi sul porto della città dei due Mari. Un inizio sottolineato dall'arrivo di un'unica compagnia la Marella Cruises, brand luxury del gruppo TUI Cruises, in tutto 7 navi. Quest'anno, che dovrebbe rappresentare la ripresa del settore crocieristico fortemente colpito dalla crisi pandemica nel 2020, il porto ha già calendarizzato 18 navi che attraccheranno al Molo Primo Sporgente, ufficialmente conosciuto come Molo San Cataldo. Sarà pertanto sotto la benedizione del santo protettore dei viaggiatori, la cui statua domina la banchina, che scenderanno i passeggeri delle compagnie TUI Cruises, Celebrity Cruise (gruppo Royal Caribbean Cruises) la super luxury Scenic Eclipse e le piccole unità della Noble Caledonia, oltre agli arrivi consolidati della Marella Cruises. «L'ecosistema, ovvero la rete delle pubbliche amministrazioni coinvolte, dei servizi, dei trasporti, dell'accoglienza turistica e culturale, dell'enogastronomia, era impreparata a gestire un flusso turistico crocieristico potenzialmente in crescita«inoltre con l'arrivo di Global Ports questa crescita si sarebbe consolidata maggiormente» - Lo ha spiegato a Corriere marittimo - il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Fulvio Lino Di Blasio. Di Blasio Il gruppo turco Global Ports Holding (GPH), il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo, che gestisce attualmente 21 terminal crocieristici in 13 diversi Paesi, a Taranto ha una concessione di 20 anni per i servizi di accoglienza alle crociere. L'operatore effettuerà l'accoglienza nella Stazione marittima, all'interno del nuovo Centro Servizi Polivalente, edificio in fase di costruzione e il cui collaudo è previsto per l'aprile prossimo. Finché l'edificio non sarà ultimato, Global Ports sarà in una struttura temporanea, che realizzerà sul Molo San Cataldo parte di Ponente. «L'Autorità di Sistema Portuale per affrontare questa crescita, prima che potesse rivelarsi come problema, ha deciso di lanciare un'azione di co-progettazione della nuova destinazione Taranto» - continua il segretario generale Di Blasio - «attraverso un progetto promosso da noi e curato, da ottobre scorso, da Destination Makers». In cosa consiste il progetto della nuova destinazione Taranto? «Ad ottobre abbiamo selezionato Destination Makers, società molto riconosciuta, con il coinvolgimento degli stakeholder rappresentativi: l'Amministrazione comunale, la Camera di Commercio, Confindustria, insieme agli operatori culturali: tour operator, esercenti ed altri. Con l'obiettivo di elevare il livello qualitativo dei servizi, in modo sincrono con l'Autorità di Sistema, per costruire l'esperienza del viaggiatore per una città che si deve riscoprire destinazione, perché non lo è. Lavoriamo costantemente con l'amministrazione comunale per lo sviluppo della città-porto, con la quale nel mese di marzo presenteremo una strategia comune per cambiare questo approccio». Quali sono gli aspetti di innovazione? L'innovazione è centrale nel progetto, il 3-4-5 marzo lanceremo Hack for Destination l'evento online che ha l'obiettivo di intercettare progetti o startup pronte a contribuire alla realizzazione di questo percorso strategico per il territorio, proponendo nuovi servizi ed esperienze per crocieristi e viaggiatori e per gli operatori locali. L'idea migliore verrà accompagnata da business angel, professionisti, finanziatori, da idea imprenditoriale fino a renderla viva in quattro ambiti». Cruise City per incentivare i servizi e l'esperienza dei turisti







## Corriere Marittimo

### Taranto

---

del crocierismo Cultural City: per valorizzare la cultura come elemento attrattivo City to Stay: per il turista viaggiatore, nell'accezione più ampia, affinché rimanga a Taranto City to Visit: per la gestione dell'offerta turistica». L'innovazione, come elemento centrale della pianificazione dell'Autorità Portuale, quali altri ambiti coinvolge oltre a quello crocieristico? «Nel nostro POT abbiamo la realizzazione di una innovation hub sul tema dell'innovazione in vari ambiti portuali, tra i quali, appunto, anche quello crocieristico. Siamo convinti che una realtà come Taranto debba essere stimolata dal settore pubblico e, noi lo stiamo facendo, affinché l'imprenditoria segua l'onda del mercato, si elevi qualitativamente in maniera integrata. La città ha molte eccellenze ma polverizzate, deve sentirsi sistema ed ha bisogno di una nuova narrazione fondata sulla bellezza sincera tra i due Mari». Quali sono gli interventi attuati sulla vocazione turistica di Taranto? «Una bellezza che sia autentica, originale e non stereotipata. La città deve fare pace con il suo passato e con il presente, che non sia solo il tema industriale, per riscoprire le proprie eccellenze in un'offerta qualitativamente alta. L'11 gennaio scorso l'AdSP ha organizzato un workshop digitale invitando diverse compagnie di navigazione, anche quelle che fino ad oggi non sono mai state a Taranto, tour operator, agenti di viaggio, per una co-progettazione sulla destinazione del futuro di Taranto. Tra gli elementi messi in evidenza da questi soggetti è emersa la mancanza di un waterfront che fosse la connessione tra il porto e la città e sul quale poter camminare. Ma in realtà quello del Waterfront è un progetto su cui l'AdSP sta lavorando e che sarà realizzato entro il 2023». Il progetto del nuovo Waterfront, quali le caratteristiche e tempi di realizzazione? «Sarà un'unica linea camminabile, una passerella di legno che collegherà il Castello della città vecchia fino all'Autorità portuale. Si tratta di un progetto elaborato negli ultimi due anni dall'AdSP in collaborazione con il Comune. Il progetto attualmente è candidato a un finanziamento da parte del Mit e siamo prossimi ad avere i risultati della candidatura. Ma anche qualora non rientrasse nei finanziamenti ministeriali, l'Autorità portuale porterà comunque a realizzazione il Waterfront. Questo dà conto di come si stia lavorando sulle per la concreta riqualificazione oltre che nel servizio alle crociere ma anche del porto di Taranto». Il nuovo Centro Servizi Polivalente è un altro elemento della riqualificazione del porto «All'interno dell'edificio, oltre la Stazione marittima, ci saranno: il Museo della portualità e del mare che è ancora in concept ci stiamo lavorando, inoltre ristoranti, servizi e i nuovi uffici del presidente e del segretario generale dell'Autorità Portuale. I lavori sono andati avanti anche nel 2020, nonostante la difficile situazione di pandemia. Anche tutto il Primo Sporgente-San Cataldo è interessato dai lavori di rifacimento e rettifica della banchina. Pertanto a fine 2021 ci sarà la banchina nuova, la Calata marittima e l'edificio che ospita la Stazione Marittima. La struttura adesso è all'interno del circuito doganale, ma il progetto di Waterfront realizzerà l'arretramento del varco doganale, tutta la parte dove adesso si trova l'Autorità portuale diventerà città e sarà possibile camminarvi, perchè sarà libero e aperto». Il porto di Taranto è anche nel circuito della vela «Dal 5-6 2021 Taranto ospiterà una tappa del Sail GP, il circuito di regate che vedrà in acqua i catamarani volanti già protagonisti della Coppa America a Bermuda. Taranto ha vinto la candidatura della manifestazione per il Mediterraneo, i catamarani saranno alla molo San Cataldo, questo darà visibilità alla banchina crocieristica». La città e il suo porto stanno attraversando una stagione di grande rilancio sotto molti punti di vista. «Qui stanno succedendo delle cose e tanti se ne stanno rendendo conto. Sta cambiando il volto della città motivo per cui ci sono anche fin troppe opportunità. Infatti lo sforzo dell'amministrazione pubblica è di mettere ordine e pianificare al meglio, nel modo più integrato possibile. Su Taranto c'è la forte attenzione del governo sulla pianificazione delle risorse pubbliche. Sono diversi i progetti all'interno del CIS il Contratto istituzionale di Sviluppo - il Tavolo per la pianificazione e il controllo della realizzazione di Opere. Tra queste la stazione ex Torpediniere della Marina Militare è collegata alla parte nuova della città e diventerà di gestione dell'AdSP, verrà fatto un duplice intervento di valorizzazione della nautica da diporto e per la realizzazione dell'Acquario green del porto di Taranto (per uno stanziamento di 50 milioni di euro)».



## Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Sainato: Agenzia delle dogane e monopoli al Porto di Gioia Tauro scelta di buon senso

Redazione ReggioTV

ATTUALITA' **Gioia** è il più importante hub d' Italia. Unito a Zona Economica Speciale (ZES) opportunità di sviluppo per Calabria Sainato: "Agenzia delle dogane e monopoli al Porto di **Gioia Tauro** scelta di buon senso" "Individuare il porto di **Gioia Tauro**, quale sede della direzione regionale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è una scelta di buon senso, si potrebbe dire naturale, che auspico possa concretizzarsi in tempi rapidi. La Città metropolitana di Reggio Calabria rappresenta, ad oggi, l' area del Mezzogiorno dove si concentra la più intensa e alta densità di traffico doganale. Ma non solo. Il porto di **Gioia Tauro** è il più importante hub d' Italia, con potenzialità di crescita particolarmente significative. Solo nel 2020 ha movimentato tre milioni di Teu. E ancora, l' istituzione e il definitivo lancio della Zona Economica Speciale (ZES) consentiranno di aumentare ulteriormente le dinamiche di sviluppo di tutto il comprensorio, a beneficio non di una sola porzione del territorio regionale, ma di tutta la Calabria. Localizzare a **Gioia Tauro** la sede regionale dell' Agenzia delle Dogane, pertanto, darebbe la possibilità agli operatori delle realtà produttive ed economiche di lavorare al

meglio e nel contempo garantirebbe efficienza ed efficacia all' azione di un organismo decisivo per le loro quotidiane attività e nel contrasto ai traffici illeciti. E' evidente, infatti, che i processi burocratici saranno resi più snelli e veloci. Senza contare che l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e l' Agenzia delle Dogane potranno stabilire rapporti di collaborazione più intensi. Sono certo, allora, che nella scelta sulla sede prevarranno gli interessi effettivi del territorio" - Così il Consigliere Regionale, Raffaele Sainato. 29-01-2021 12:30 NOTIZIE CORRELATE 29-01-2021 - ATTUALITA' Disposta la sanificazione dell' istituto 29-01-2021 - ATTUALITA' Spirlì: 'Non abbandoniamo la battaglia' 29-01-2021 - ATTUALITA' "La nostra regione per un nobile ambasciatore" 29-01-2021 - ATTUALITA' La Giunta regionale ha approvato anche il piano della rete scolastica 29-01-2021 - ATTUALITA' Una messa di suffragio in suo onore sarà celebrata il 2 febbraio presso la chiesa di Santa Maria di Loreto, in via Sbarre Centrali, alle ore 18:00.



GIOIA È IL PIÙ IMPORTANTE HUB ITALIANO, UNITO A ZONA ECONOMICA SPECIALE (ZES) OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO PER CALABRIA

#### Sainato: "Agenzia delle dogane e monopoli al Porto di Gioia Tauro scelta di buon senso"

"Individuare il porto di Gioia Tauro, quale sede della direzione regionale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è una scelta di buon senso, si potrebbe dire naturale, che auspico possa concretizzarsi in tempi rapidi. La Città metropolitana di Reggio Calabria rappresenta, ad oggi, l'area del Mezzogiorno dove si concentra la più intensa e alta densità di traffico doganale. Ma non solo. Il porto di Gioia Tauro è il più importante hub d'Italia, con potenzialità di crescita particolarmente significative. Solo nel 2020 ha movimentato tre milioni di Teu. E ancora, l'istituzione e il definitivo lancio della Zona Economica Speciale (ZES) consentiranno di aumentare ulteriormente le dinamiche di sviluppo di tutto il comprensorio, a beneficio non di una sola porzione del territorio regionale, ma di tutta la Calabria. Localizzare a Gioia Tauro la sede regionale dell'Agenzia delle Dogane, pertanto, darebbe la possibilità agli operatori delle realtà produttive ed economiche di lavorare al meglio e nel contempo garantirebbe efficienza ed efficacia all'azione di un organismo decisivo per le loro quotidiane attività e nel contrasto ai traffici illeciti. E' evidente, infatti, che i processi burocratici saranno resi più snelli e veloci. Senza contare che l'Autorità portuale di Gioia Tauro e l'Agenzia delle Dogane potranno stabilire rapporti di collaborazione più intensi. Sono certo, allora, che nella scelta sulla sede prevarranno gli interessi effettivi del territorio". Così il Consigliere Regionale, Raffaele Sainato.

29-01-2021 12:30

Commenti: 0

01/01/2021 12:30

### Sainato (FI): "scelta di buon senso il porto di Gioia Tauro come sede dell' agenzia delle dogane e dei monopoli"

*Gioia Tauro, Sainato: "Porto è il più importante hub d' Italia. Unito a Zona Economica Speciale (ZES) opportunità sviluppo per Calabria"*

" Individuare il porto di **Gioia Tauro**, quale sede della direzione regionale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è una scelta di buon senso, si potrebbe dire naturale, che auspicio possa concretizzarsi in tempi rapidi. La Città metropolitana di Reggio Calabria rappresenta, ad oggi, l' area del Mezzogiorno dove si concentra la più intensa e alta densità di traffico doganale. Ma non solo. Il porto di **Gioia Tauro** è il più importante hub d' Italia, con potenzialità di crescita particolarmente significative. Solo nel 2020 ha movimentato tre milioni di Teu. E ancora, l' istituzione e il definitivo lancio della Zona Economica Speciale (ZES) consentiranno di aumentare ulteriormente le dinamiche di sviluppo di tutto il comprensorio, a beneficio non di una sola porzione del territorio regionale, ma di tutta la Calabria. Localizzare a **Gioia Tauro** la sede regionale dell' Agenzia delle Dogane, pertanto, darebbe la possibilità agli operatori delle realtà produttive ed economiche di lavorare al meglio e nel contempo garantirebbe efficienza ed efficacia all' azione di un organismo decisivo per le loro quotidiane attività e nel contrasto ai traffici illeciti. E' evidente, infatti, che i processi burocratici saranno resi più snelli e veloci. Senza contare che l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e l' Agenzia delle Dogane potranno stabilire rapporti di collaborazione più intensi. Sono certo, allora, che nella scelta sulla sede prevarranno gli interessi effettivi del territorio" , così il Consigliere Regionale, Raffaele Sainato .



## La Gazzetta Marittima

Olbia Golfo Aranci

---

### Grendi scala anche Olbia

MARINA DI CARRARA La Grendi Trasporti Marittimi è pronta a collegare il porto di Olbia con un nuovo servizio trisettimanale che inizierà probabilmente le prossime settimane. La commissione consultiva dell'AdSP sarda ha scelto definitivamente Olbia per la linea complementare a quella che collega Cagliari e Marina di Carrara della stessa compagnia. Si era parlato anche di Golfo Aranci ma l'orientamento per quest'ultimo scalo è a vocazione crociere e nautica da diporto, come del resto è confermato dal recente Piano Operativo Triennale. Attualmente Grendi sta aprendo su Olbia un grande magazzino realizzato a metà del 2020. L'autorizzazione a scalare Olbia avrà una durata di quattro anni, conformabile anche sulla base degli impegni della compagnia genovese.



Turismo. In porto la Msc Grandiosa: regole severissime a bordo e per i tour

## I crocieristi chiusi in una bolla

*Ricomparsi ieri dopo il lungo stop, nessun contatto con i sardi*

Chi rompe la "bolla" resta a terra. Anche se non è da quel porto, che è iniziata la sua crociera. Ieri, in città, la prima nave con settecento persone a bordo (potrebbe contenerne 6.334, ma c'è il Covid-19) ha attraccato al porto. Molte le regole, e tutte portano a quella "bolla": distanziati tra compagni di viaggio, mascherina sempre anche a bordo e nessun contatto, proprio nessuno, con la popolazione locale. Peggio che andare in gita con la signora maestra, considerato che non ci si può allontanare nemmeno nell'escursione in città. Convieni obbedire: una coppia che recentemente non l'ha fatto, a Capri, è stata lasciata sul molo e ha guardato la nave sparire all'orizzonte. Ritorno in sordina Rivedere i crocieristi in giro per la città, per quanto pochi rispetto a com'eravamo abituati, ha fatto venire in mente ai cagliaritari una parola ultimamente rivalutata. Quella parola è "normalità" e l'ha portata la Msc Grandiosa, un lussuoso bestione che, secondo le norme in vigore, può ospitare i crocieristi in giro anche per l'Italia, purché ci sia la famosa "bolla". È la prima nave da crociera del 2021, in città, e fa capo all'unica compagnia che ha deciso di riprendere il servizio. Per Costa Crociere si dovrà invece attendere il 13 marzo: «Torneremo con la nostra nave Costa Smeralda con un itinerario di una settimana per l'intera crociera», fanno sapere dall'ufficio stampa. E la concorrente Msc Grandiosa si è vista solo perché la Sicilia è zona rossa, quindi ha deviato su un porto arancione. L'**Autorità portuale** E ora che si è rotto il ghiaccio, che cosa accadrà? Impossibile saperlo: «Sarà pure una metafora curiosa, visto che parliamo di navi», premette Massimo Deiana, presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare di Sardegna, «ma si naviga a vista. Le navi da crociera hanno programmi biennali, ma è impossibile prevedere quali tappe rispetteranno, considerato che è la pandemia con i suoi dati a comandare». Peraltro, le crociere hanno una normativa diversa rispetto agli altri spostamenti: nelle zone rosse non possono andare, ma nelle arancioni (tanto più nelle gialle) sì, purché i crocieristi siano entità irraggiungibili. «Non possono salire a bordo senza aver fatto il tampone, lo ripetono durante il viaggio, possono fare le escursioni a bordo di pullman sanificati esclusivamente nei luoghi indicati dall'armatore, perché non devono incontrare sardi». E sì, possono passeggiare in città, ma a distanza dalla popolazione locale, off-limits i negozi, i bar e i ristoranti e qualsiasi altro luogo che non abbia un accordo di sanificazione continua e distanziamento con l'armatore. «Il porto non ricava grandi vantaggi dalle crociere», aggiunge il presidente Deiana, «lo fa invece la città con l'indotto: ristorazione, escursioni, commercio. Per ora, abbiamo i programmi mai disdetti dagli armatori, poi si vedrà». Futuro incerto Tra novembre e dicembre erano approdate una decina di navi da crociera, al porto, poi lo stop del Dpcm di Natale e le proroghe. Ora le navi sono fortezze supercontrollate con regole che, paragonate alla libertà totale di quando la pandemia non c'era, sono un po' da corte marziale. D'altra parte, quella al virus è una guerra e a combatterla è anche la marina. Quella da crociera. Luigi Almiento.



## L'Unione Sarda

Cagliari

Bonaria Terminato il primo lotto dei lavori da due milioni

### Su Siccu, il fronte del porto cambia aspetto: rotatoria, aiuole e nuovo percorso per le auto

Su Siccu cambia look. Si è conclusa ieri la prima fase della riqualificazione della Calata dei Trinitari, nel tratto tra il pennello Bonaria e Molo Sant' Elmo. Si tratta del lato stradale, definitivamente separato da quello ciclopedonale sul lungomare. Gli operai hanno iniziato a lavorarci da maggio 2020. Da lunedì toccherà al secondo lotto, con la realizzazione del percorso ciclopedonale che sarà il proseguimento di quello che parte da via Roma e si concluderà a Sant' Elia. Ora la nuova Calata dei Trinitari ha un nuovo aspetto e si stanno rifinendo gli ultimi dettagli: la segnaletica orizzontale e verticale, le aiuole e la piantumazione di alberi. Nuova viabilità Lunedì cambia anche la viabilità: il transito sarà consentito, in ingresso e a senso unico, da viale Colombo e smistato da una rotonda in via Caboto che ageverà l' accesso al compendio della Lega Navale e delle società sportive. Il restyling lato mare prevede invece una passeggiata in granito affiancata da un percorso ciclabile a doppio senso che proseguirà fino al capannone Nervi. I percorsi ciclabile e pedonale della Calata dei Trinitari saranno divisi tra loro da manto erboso, panchine in granito, elementi in legno e zone d' ombra che in futuro potranno ospitare dei chioschi, previa concessione demaniale dell' **Autorità**. Lavori da due milioni I lavori, costati in totale circa 2.150.000 euro, dovrebbero concludersi entro primavera inoltrata. «Con il primo lotto», spiega Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità** del **sistema portuale** "Mare di Sardegna", «abbiamo riordinato la viabilità e la sosta delle auto, eliminando la commistione con pedoni e ciclisti. Il lungomare diventerà, entro la primavera, una lunga e suggestiva passeggiata ciclo pedonale». Stefania Lapenna.



### AdSP Mare di Sardegna: conclusa la prima fase della riqualificazione del lungomare di Calata Trinitari a Su Siccu

Dal 1° febbraio, via ai lavori del secondo lotto per la realizzazione del percorso ciclopedonale Un' altra porzione del nuovo waterfront di Cagliari prende forma. In linea con la tabella di marcia, nonostante le restrizioni imposte dalla situazione emergenziale sanitaria, oggi l' Impresa Ser.lu. ha consegnato all' **AdSP** del **Mare** di **Sardegna** il primo lotto dei lavori di riqualificazione del lungomare della Calata dei Trinitari, a Su Siccu, nel tratto compreso tra il pennello Bonaria e Molo di Sant' Elmo. Fase, questa, avviata a metà maggio del 2020 e interamente dedicata al lato stradale, con il riordino del traffico veicolare e la definitiva separazione da quello pedonale e ciclabile sul lungomare. Più precisamente, con una modifica alla viabilità, da oggi il transito sarà previsto, in ingresso e in un solo senso di marcia, da viale Colombo e smistato da una rotonda posizionata in via Caboto che faciliterà, al tempo stesso, l' accesso al compendio della Lega Navale e della società sportive. Da lunedì prossimo, invece, come previsto nell' ordinanza emessa dall' **AdSP**, che interdirà l' accesso alle aree interessate dai nuovi lavori, l' impresa avvierà la seconda fase del cantiere sul lungomare. Nella parte prospiciente il **mare**, infatti, l' attività di restyling prevede una passeggiata interamente realizzata con lastre di granito, affiancata da un percorso ciclabile a doppio senso di marcia che proseguirà fino al capannone Nervi, dove sono tuttora in corso i lavori, commissionati dall' **AdSP**, per la riqualificazione di tutta la zona con la realizzazione del parco e di una passeggiata lungo banchina. I due percorsi della Calata dei Trinitari saranno separati con particolari accorgimenti di arredo urbano: manto erboso, panchine in granito, elementi in legno e strutture intelaiate per l' ombreggio che, previo rilascio di apposita concessione demaniale da parte dell' **AdSP**, potranno essere adibite ad attività di ristoro. I lavori, che hanno un costo totale di circa 2 milioni e 150 mila euro, si concluderanno, come da cronoprogramma, entro la primavera prossima. " Con la consegna, nei tempi previsti, del primo lotto dei lavori - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' **AdSP** del **Mare** di **Sardegna** - abbiamo finalmente messo ordine alla viabilità e alla sosta dei veicoli, eliminando la pericolosa commistione con pedoni e ciclo amatori nell' area antistante alla Lega Navale e ai circoli sportivi. Da lunedì prossimo passiamo ufficialmente alla fase 2, che ci avvicina sempre più al completamento dell' importante processo di riqualificazione del lungomare cagliaritano, pronto a diventare, entro la primavera, una lunga e suggestiva passeggiata ciclo pedonale che, dal Pennello Bonaria, arriverà fino al parco del Capannone Nervi. Ancora qualche mese di lavoro, per il quale chiedo un ulteriore sacrificio ai fruitori del waterfront, certo che la pazienza dimostrata sarà ben ripagata da un gioiello che, prima della stagione estiva, restituiremo in tutta la sua bellezza alla cittadinanza".





## Messina, stop ai progetti del porto

Messina Il Mit ha dichiarato non ammissibili a finanziamento quattro progetti presentati dall' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto. Riguardano una piattaforma integrata per la gestione dei dati, la logistica, la riqualificazione del waterfront e la realizzazione di impiantistica ad alta tecnologia. Intanto, resta aperto il dibattito sul Recovery Fund e il Piano nazionale ripresa e resilienza, che anche secondo lo Svimez rischia di penalizzare il Mezzogiorno del Paese. Sulla questione il sindaco di Messina, Cateno De Luca, ha preannunciato una conferenza stampa per lunedì, a proposito delle iniziative da portare avanti. Pagina 17 Il Mit: non ammissibili a finanziamento4 interventi dell' Authority.



## Logistica, innovazione, waterfront Quattro progetti stoppati dal Mit

*«Non ammissibili» piattaforma integrata dati, riqualificazione affaccio a mare, migliore accessibilità turistica e impianti high tech*

Riccardo D' Andrea Messina Mentre l' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto è impegnata nel rilancio di attività e servizi in grado di ridare lustro a una città che dalla risorsa-mare vuole e deve ripartire, da Roma arrivano notizie non confortanti. Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto non ammissibili a finanziamento quattro progetti presentati a luglio dello scorso anno nell' ambito del bando Pon Infrastrutture e reti su fondi del Piano di azione e coesione 2014-2020. Si tratta di una valutazione provvisoria, «intermedia», chiarisce il presidente dell' Authority Mario Mega, «tutta da approfondire», anche perché la maggior parte degli altri elaborati è stata «ammessa con riserva o non ammessa». Adesso, si attende di conoscere nello specifico le decisioni del Mit, per poi stabilire il migliore percorso da intraprendere. Nello specifico, l' elenco stilato non è ancora stato messo nero su bianco, in attesa del completamento dell' istruttoria da parte del Gruppo di valutazione. «Seguirà la composizione della graduatoria da sottoporre all' attenzione della Struttura di attuazione del programma per l' approvazione», specifica il rup Annamaria Poso. Nel cosiddetto asse A ("Digitalizzazione della logistica"), l' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto concorreva con il progetto "Astra-Piattaforma integrata per la gestione dei dati relativi di analisi, security, tracking, riconoscimento e amministrazione nei porti" di sua competenza, per un costo stimato in 3.5 milioni di euro. Ma il Ministero lo ha dichiarato «non ammissibile (ammissibilità formale e sostanziale non superata)». Quanto alle altre misure relative al contesto siciliano che hanno invece superato il primo scoglio seppur «con riserva», figurano "Ecosistema digitale "Smart port", per 5.221.123,88 euro, inoltrata dall' **Autorità di sistema** portuale Mare Sicilia Orientale, mentre l' omologa sul versante Occidentale ha ottenuto analogo responso per il piano di "Realizzazione di un **sistema** di monitoraggio degli accessi attraverso varchi integrati nelle aree portuali", per 5.570.000 euro. Passando all' asse B ("Recupero waterfront"), battuta d' arresto per gli "Interventi di riqualificazione del waterfront nelle aree portuali di Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Milazzo", per un importo di 18.900.000 euro, mentre si «con riserva» ai 35.593.123,77 euro richiesti dall' **Autorità di sistema** portuale del Mare di Sicilia Occidentale per le "Nuove aree di interfaccia con la città del porto di Palermo". Nell' asse C ("Digitalizzazione della logistica"), bollata come «non ammissibile» la "Realizzazione e riqualificazione di infrastrutture portuali destinate al potenziamento e miglioramento dell' accessibilità turistica nei porti di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni", per complessivi 6.600.000 euro, a differenza del via libera condizionato alla "Realizzazione di nuove strutture per l' accoglienza dei passeggeri a Porto Empedocle e intermodalità vigatese", dell' Authority Mare di Sicilia Occidentale (3.250.000 euro). Nell' asse D ("Green ports"), non passa al momento il progetto relativo agli "Interventi di efficientamento energetico e gestione high tech degli impianti dei porti di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni", per un costo di 5,7 milioni, mentre «ammessa con riserva» la "Realizzazione di impianti fotovoltaici su pensiline ombreggianti, per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nelle aree a parcheggio presso i porti di Augusta e Catania", pari a 2.023.000 euro. Stop anche per altri 6 progetti dell' **Autorità di sistema** portuale Mare Sicilia Orientale.





## Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

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

## La Sicilia

### Catania

Dopo mesi di annunci novità importanti per il sistema commerciale

## Accordo per fare di Catania l'«hub» del Mediterraneo

La firma. Intesa tra Autorità portuale e Sistema interporti

Dopo mesi di annunci e di attesa sono arrivate le firme che porteranno la Sicilia orientale a diventare in breve l' Hub commerciale e logistico del Mediterraneo. La firma dell' accordo, decennale, tra **Autorità** di **sistema portuale** della Sicilia orientale e Società interporti siciliani risale al 27 gennaio e i tempi di attuazione sono stretti, entro un mese è prevista la costituzione del tavolo tecnico con le aziende e i lavoratori del porto, i rappresentanti di categoria, sindacali e gli autotrasportatori. Le bocche dei soggetti interessati, AdSP Sicilia orientale e Società interporti siciliani sono cucite, sia perché la prima vede il presidente Andrea Annunziata in uscita e quando e chi lo sostituirà dipenderà anche dagli esiti della crisi di governo in atto, sia perché anche il mandato del presidente della Sis scadrà a giugno, e non poche incognite si registrano sul futuro della Società. Letteralmente resuscitata in due anni dopo essere stata per lustri un vuoto carrozzone politico, la Sis è infatti ora al centro di un programma di Regione siciliana che prevede la fusione con le società "Sicilia Digitale" e "Parco scientifico tecnologico della Sicilia". Di fatto con la firma dell' accordo si spalancano le porte a una nuova era nella logistica e nel trasporto commerciale da e per l' isola, da sempre spinti dall' assessore regionale alle Infrastrutture e trasporti Marco Falcone, che commenta "si conferma la capacità performante della Sis, player importante dello sviluppo infrastrutturale e della logistica della Sicilia orientale. Questo grazie al lavoro del suo amministratore unico, che ringrazio a livello personale per il lavoro di rilancio della Società". Pochi giorni fa l' interesse per la "nuova" Sis è stato espresso anche dalla mozione bipartisan per il rientro del Comune come socio firmata dai consiglieri Bartolomeo Curia (Pogliese sindaco) e Graziano Bonaccorsi (M5S). L' interporto in pratica sarà il retroporto per lo stallo mercantile e la movimentazione dei trasporti commerciali al servizio della città etnea e di Augusta, in più, grazie all' accordo con Rfi, vengono garantiti i collegamenti ferroviari tra polo logistico, polo intermodale (ultimazione dei lavori prevista a fine aprile), e i due porti . Le immediate ricadute saranno l' alleggerimento del porto etneo dalla presenza dei container a favore dello sviluppo turistico, a sua volta l' interporto si sta declinando in ottica "green" considerati i progetti di installazione del fotovoltaico e di realizzazione di impianti di produzione, stoccaggio e distribuzione fra Catania e Augusta di Gnl (utilizzato dalle navi di ultima generazione) e di idrogeno. La stessa Rfi, nella sua pianificazione di sviluppo nel territorio siciliano, ha già previsto la sostituzione delle motrici a gasolio con quelle a idrogeno. Maria Elena Quaiotti.



## Dove lo metto il materiale ferroso? Al porto

Augusta. Il porto commerciale continua ad essere meta di rottami ferrosi che in gran parte dei casi risultano cumuli irregolari. Ne sono prova i numerosi sequestri operati dalla Capitaneria di porto -Guardia costiera, parecchi avvenuti nel 2020 e l'ultimo proprio nei giorni scorsi. Inoltre dopo più di un anno è ancora in porto ad Augusta la nave Seven Star, battente bandiera St. Vincent & The Grenadines, nell'ottobre 2019 posta sotto sequestro dalla Procura della Repubblica di Agrigento, guidata dal procuratore capo Luigi Patronaggio, con il suo carico di circa 2.000 tonnellate di rottami ferrosi per il mancato rispetto della normativa comunitaria in materia di trasporto transfrontaliero di rifiuti. «Questo fatto e i ripetuti sequestri di grandi cumuli di rottami ferrosi, operati negli ultimi mesi dalla Guardia costiera sulle banchine del porto commerciale - commenta Enzo Parisi, di Legambiente Augusta- fanno pensare che qualcosa non va nella gestione di questa attività ed i controlli della Capitaneria lo hanno messo in evidenza. Attendiamo di conoscere gli sviluppi delle inchieste e dei sequestri per capire quali sono i punti critici che la Magistratura e la Guardia costiera hanno rilevato». L'ambientalista ricorda che alcuni anni fa il settore della raccolta, commercializzazione e spedizione dei rottami ferrosi non era adeguatamente regolato e lasciava aperti spazi troppo ampi agli illeciti ambientali e fiscali. «Con l'adozione di norme nazionali e regionali sulla tipologia dei rottami, sulle caratteristiche per non considerarli rifiuti, sulle modalità di trasporto e di deposito - aggiunge - si sperava che le cose fossero migliorate ma le indagini condotte dalla magistratura in diverse aree del Paese, i sequestri e gli arresti indicano che molto rimane ancora da fare per rendere trasparente questo comparto della Capitaneria lo hanno messo in evidenza». Gli spazi dove vengono depositati i rottami sono aree predisposte in ambito **portuale**, debitamente autorizzate dall'**Autorità di sistema portuale**. Il cumulo di rottami ferrosi, può avere delle caratteristiche tali da farlo considerare rifiuto, o materia prima secondaria, e quindi non rifiuto. La differenza è oggetto di un complesso accertamento, i documenti di accompagnamento devono essere conformi, e le persone devono essere autorizzate a trattare questo tipo di prodotto. L'ultimo caso, alcuni giorni fa ha visto il sequestro penale di quasi 1.600 t di rottami ferrosi, destinati alla spedizione transfrontaliera extracomunitaria, e pronti per essere imbarcati. Le irregolarità documentali riscontrate hanno comportato il blocco della spedizione. Il responsabile della gestione delle attività di movimentazione dei rottami è stato denunciato all'**autorità giudiziaria**. Agnese Siliato.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

## Palermo mette in vendita due storici vecchi bacini

Palermo. 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. Intanto, prosegue la ristrutturazione della storica stazione marittima. La settimana scorsa è stato avviato il collaudo per la ristrutturazione dell'edificio progettato da Salvatore Caronia Roberti nel 1950 e inaugurato nel 1974. I lavori di rinnovamento sono iniziati nel 2017. Il collaudo attuale vale circa 47 mila euro mentre l'intervento complessivo (ristrutturazione e riqualificazione) è di 28 milioni circa. Dall'esterno, l'edificio è rimasto uguale, sono gli interni ad essere stati rinnovati, con nuove aree per i negozi e gli uffici per le compagnie Msc Crociere Costa Crociere oltre a spazi più ampi per i crocieristi.



## I bacini di carenaggio di Palermo all'asta

*Impedimento alle manovre delle navi e, se dovessero affondare, provocherebbero l'occlusione dell'ingresso al porto*

Redazione

PALERMO Lotto unico per la vendita dei bacini di carenaggio del porto di Palermo, uno da 19 e l'altro da 52 mila tonnellate. La Regione Sicilia ha deciso per la vendita all'asta, gestita dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale per un importo complessivo a base d'asta di circa 3 milioni di euro (per l'esattezza 3.077.750), con aggiudicazione data con il criterio del miglior prezzo di vendita. I bacini galleggianti, inattivi da più di dieci anni, al centro di intricati iter burocratici, con il raggruppamento di imprese che doveva ristrutturarli, fuori dal progetto della Regione che li avrebbe voluti fondere in un solo grande bacino da 90 mila tonnellate, oltre a rappresentare un impedimento alle manovre delle navi, se dovessero affondare, provocherebbero l'occlusione dell'ingresso al porto. A vendita avvenuta il bacino da 19 mila tonnellate dovrà essere rimosso entro 45 giorni dalla stipula del contratto, quello più grande entro 75. La domanda di partecipazione all'asta potrà essere presentata entro il 22 Febbraio 2021 alle 10, in modalità telematica sulla piattaforma e-procurement dell'**AdSp**. Le offerte saranno aperte un'ora dopo il termine di scadenza del bando.

The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there's a navigation bar with 'HOME', 'CATEGORIE', 'SERVIZI', and 'ABBONAMENTI'. The main headline is 'I bacini di carenaggio di Palermo all'asta' with a sub-headline 'Impedimento alle manovre delle navi e, se dovessero affondare, provocherebbero l'occlusione dell'ingresso al porto'. Below the headline is a large aerial photograph of the Palermo harbor. To the right of the photo is a subscription form for the newsletter, asking for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the photo is a short text snippet: 'PALERMO - Lotto unico per la vendita dei bacini di carenaggio del porto di Palermo, uno da 19 e l'altro da 52 mila tonnellate. La Regione Sicilia ha deciso per la vendita all'asta, gestita dall'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale per un importo complessivo a base d'asta di circa 3 milioni di euro (per l'esattezza 3.077.750), con aggiudicazione data con il criterio del miglior prezzo di vendita. I bacini galleggianti, inattivi da più di dieci anni, al centro di intricati iter burocratici, con il raggruppamento di imprese che doveva ristrutturarli, fuori dal progetto della Regione che li avrebbe voluti fondere in un solo grande bacino da 90 mila tonnellate, oltre a rappresentare un impedimento alle manovre delle navi, se dovessero affondare, provocherebbero l'occlusione dell'ingresso al porto. A vendita avvenuta il bacino da 19 mila tonnellate dovrà essere rimosso entro 45 giorni dalla stipula del contratto, quello più grande entro 75. La domanda di partecipazione all'asta potrà essere presentata entro il 22 Febbraio 2021 alle 10, in modalità telematica sulla piattaforma e-procurement dell'AdSp. Le offerte saranno aperte un'ora dopo il termine di scadenza del bando.'



# Ship Mag

Palermo, Termini Imerese

## Palermo: in vendita i bacini di carenaggio. Base d'asta circa 3 milioni di euro

Palermo La Regione Sicilia 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



# Il Nautilus

## Focus

### Unione Europea: Il trasporto marittimo sostenibile a corto raggio è la via da seguire

Elide Lomartire

Lo Short Sea Shipping, il trasporto marittimo a corto raggio in rapida crescita in Europa, entra a far parte di un modello globale in cui i paesi costieri e tutte le regioni stanno spingendo affinché i sistemi di trasporto diventino più efficienti, meno dispendiosi, ma soprattutto più sostenibili. In un recente studio, l'Unione Europea ha cercato di affrontare le conseguenze negative dovute al trasporto su strada (congestione, impatto ambientale, inquinamento) e ha così definito obiettivi più chiari per un sistema di trasporto efficiente e pulito partendo proprio dai principali attori della rete intermodale: i porti. Uno di questi obiettivi è integrare il trasporto marittimo a corto raggio (Short Sea Shipping) nell'intera catena logistica, ampliando la funzione del trasporto ferroviario o per le vie d'acqua, incluse quelle interne navigabili, riducendo così l'impronta ecologica che deriverebbe dal trasporto su strada. Sebbene adottare il trasporto marittimo a corto raggio può contribuire a risolvere le questioni ambientali dell'Europa sul taglio delle emissioni da trasporto del 60% entro il 2050, resta sospesa la problematica inerente l'adeguamento dei porti europei nel Mediterraneo (inclusi i porti del Mar Nero), che dovranno garantire infrastrutture e tecnologie per il suo corretto funzionamento. Per quest'ultimo s'intende: carburanti alternativi, strumenti per la digitalizzazione, per la gestione dei rifiuti e per la fornitura di energia rinnovabile. Il trasporto marittimo a corto raggio, dunque, non è solo una questione di abbattimento del numero dei mezzi su gomma. Si tratta, invece, di trovare alternative di trasporto verdi e innovative per migliorare il flusso logistico degli spedizionieri, offrendo loro un'alternativa di trasporto sostenibile. Sono molte, e buone, le ragioni per abbracciare il cosiddetto Short Sea Shipping ed espandere le rotte nei nostri mari europei. Tra questi figurano benefici ambientali e finanziari. La maggior parte dei paesi sviluppati, infatti, trasporta le proprie merci avvalendosi delle autostrade interne. Questo però, a un livello globale, sta causando un crescente movimento annuale di merci. Per gestire questa domanda, vengono adoperati un numero maggiore di autoarticolati e così, di conseguenza, si assiste ad un aumento della congestione autostradale, dei tempi di viaggio e delle inefficienze nella consegna delle merci. Inoltre, non bisogna sottovalutare l'impatto ambientale causato dall'impennata del traffico. Ricordiamo, come dichiarato nella COP 21 (Climate Change Conference), il cambiamento climatico rappresenta oggi un'urgenza e una potenziale minaccia irreversibile per la società umana ed il pianeta. Ed è quindi fondamentale accelerare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e anche di emissioni inquinanti. Un piccolo grande passo verso questo obiettivo è possibile abbracciando il concetto di Short Sea Shipping. I vantaggi che ne derivano includono: la riduzione dell'uso del carburante, delle emissioni di contaminanti atmosferici (CAC), della congestione del traffico e del rumore legato ai trasporti. Inoltre, gli spedizionieri ricevono le loro merci in modo affidabile e tempestivo. A differenza del trasporto su strada, più soggetto a ritardi e flussi logistici irregolari a causa della congestione, il trasporto marittimo a corto raggio consente partenze e arrivi programmati. In ultima analisi, esiste una certa convenienza nelle tariffe. Infine, consentirebbe agli spedizionieri di aggirare gli elevati tassi di nolo del trasporto su ruote, eliminando inutili supplementi.





TRAGHETTI

## Arriva la proposta di Moby a banche e obbligazionisti

*Migliorata la percentuale di recupero e più garanzie, con sei navi cedute*

Carlo Festa

MILANO È arrivata, in queste ultime ore, la proposta del gruppo dei traghetti Moby ai suoi creditori: quindi agli obbligazionisti, alle banche e ai commissari di Tirrenia. Si tratterebbe, secondo le indiscrezioni, di una proposta migliorativa e con maggiori e più estese garanzie rispetto a quella preliminare circolata il mese scorso. L'offerta, secondo i rumors, andrebbe in parte incontro alle richieste dei creditori, esigenze evidenziate nell'ultimo mese dopo una serie di incontri fra le parti. L'operazione si svolgerebbe sempre all'interno di una procedura in base all'articolo 182 bis della legge fallimentare: l'accordo di ristrutturazione dovrà essere presentato entro il 28 marzo al Tribunale di Milano. A inizio dicembre, nella proposta preliminare che era circolata, erano state previste 2 opzioni: una prima ipotesi con una percentuale di recupero dei crediti degli obbligazionisti attorno al 30% più una seconda opzione differente che avrebbe incluso in una fase successiva la potenziale liquidità incassata dalla vendita di asset, come appunto le navi. Nella nuova offerta il principio di base resterebbe lo stesso: la percentuale di recupero verrebbe migliorata grazie a una componente che sarebbe pagata subito e un'altra in una fase temporale successiva. Dall'altro canto, le garanzie date ai creditori sarebbero più ampie. Il nuovo piano prevede che vengano cedute nel corso del tempo 6 navi, con l'incasso a servizio del debito. Al tempo stesso ci sarà il rinnovamento della flotta di Moby con altre navi in costruzione più capienti e con il doppio della capacità rispetto ai traghetti attuali e che dovrebbero essere pronte nel 2022. Infine, l'impegno di Moby è confermato sul core business e sulle rotte più redditizie. Il piano prevede anche l'ingresso di un partner finanziario: cioè Europa Investimenti che fornirà nuova finanza al gruppo. Ora l'obiettivo di Moby e della famiglia Onorato è quello di riuscire a chiudere l'accordo con i creditori entro marzo. Il piano e la nuova proposta sono stati definiti dall'ad Achille Onorato, figlio del presidente Vincenzo, con l'assistenza legale dell'advisor Gianni Origoni e di Pwc. Fonti vicine a Moby fanno filtrare la soddisfazione per essere riusciti a formulare un'offerta migliorativa, nell'attuale situazione congiunturale difficile, nella speranza che possa soddisfare le attese. La palla passa tuttavia ora ai creditori (che hanno come advisor Houlihan Lokey) e bisognerà concretamente vedere come questi ultimi accoglieranno il nuovo piano. La famiglia Onorato sta trattando da circa un anno con banche e obbligazionisti (riuniti nell'Ad Hoc Group e prevalentemente rappresentati da hedge fund, tra cui fondi come Soundpoint Capital e altri entrati sul mercato secondario) un accordo di ristrutturazione del debito, pari a circa 640 milioni di euro. All'interno della posizione debitoria complessiva, circa 300 milioni di euro sono dovuti agli obbligazionisti, 160 milioni verso il ceto bancario e 180 milioni nei confronti dei commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## AdSP scadute, il blocco

ROMA Tutto fermo, almeno per il momento, sul tema più sentito, e più discusso, delle scadenze delle **AdSP** ancora rimaste a metà del guado. La crisi di Governo ha congelato il proseguo delle nomine (o delle conferme) del piano del ministro Paola De Micheli, lasciando totalmente scoperti scali di importanza strategica. Ne scriviamo proprio nel Quaderno che esce con questo numero, dedicato al mega-hub di Gioia Tauro, dove si continua a consumare il record di un commissariamento che dura ormai quasi sei anni. Ne abbiamo scritto in relazione a scali altrettanto vitali come Ancona, Bari, le **AdSP** dello stretto di Messina, della Sardegna. Alcune di queste **AdSP** sono ormai al limite del regime di prorogatio, con le comunità locali che scalpitano e con programmi e progetti che rischiano di andare oltre i tempi massimi. In questa situazione, avanza ancora la tesi sia pure non totalmente condivisa della creazione di un Ministero del Mare, che nasca dallo spacchettamento delle tante competenze (trasporti, infrastrutture, pesca, ambiente, controlli, etc.) distribuite in altrettanti Ministeri, quasi sempre come appendici secondarie. Dunque c'è molto da fare, non appena sarà risolta anche questa lunga e complessa crisi. Il Paese aspetta e spera. Con tutti gli auguri del caso. \* Intanto il mondo va avanti, e non sempre nel modo più semplice. È dei giorni scorsi che il Consiglio di Stato ha respinto l'istanza della Porto 2000 di Livorno sul delicato tema dell'unicità o meno sul porto del servizio alle ro/pax, con tutta la complessa legislatura che è dietro ai criteri di libera concorrenza e di monopolio gestiti alla UE. Sullo stesso problema generale c'è anche un altro ricorso, sempre al Consiglio di Stato, da parte del TDT nei confronti della Lorenzini per la movimentazione dei contenitori. Si era sperato, prima della crisi di Governo, che si arrivasse a una definizione dell'ultimo brandello di riforma della riforma della 84/94. Ma a quanto pare, sarà la magistratura amministrativa a decidere.



## Formazione: senza una visione strategica, i piani delle AdSP servono a poco / L'intervento

Pubblichiamo un intervento di Andrea Appetecchia, project manager ISFORT e general manager di Fondazione Scuola Italiana Logistica Portuale / Come non apprezzare le dichiarazioni di Matteo Bianchi responsabile dell'economia del mare del PD circa la necessità di lanciare un Piano nazionale per la formazione portuale. Ma al doveroso apprezzamento aggiungerei: era l'ora di farlo! Sono trascorsi 5 anni dalla promulgazione del decreto-legge n. 169/2016 di riforma della legge n. 84/94 che imponeva alle costituenti Autorità di sistema portuale la redazione di un Piano organico porto e del successivo Piano formativo, nel corso dei quali ciascuna Autorità di Sistema Portuale poteva fare molto di più, ma soprattutto è mancata del tutto la visione di insieme. Ogni porto oggi dispone di un proprio Piano, bello o brutto che sia non importa, ma nessuno si è fatto carico di fare sintesi. Manca una lettura aggiornata e chiara del lavoro portuale in Italia sulla base della quale costruire un orizzonte strategico comune oltre che credibile anche sostenibile. Senza un quadro strategico di riferimento un Piano serve a ben poco. Ma guardiamo ai fatti oggettivi. In Italia tra il 1983 ed il 2001 oltre 20.000 lavoratori di quelle che allora venivano chiamate Compagnie portuali, Enti e Aziende Mezzi Meccanici, sono usciti dal lavoro attraverso provvedimenti di prepensionamento. La forza lavoro all'interno dei porti italiani è cambiata al punto che oggi l'età media degli addetti presenti nei porti è notevolmente diminuita rispetto a quella prima della riforma. Il dato interessante è che dal 1983 in poi la forza lavoro in porto, si è prima contratta, per poi riassumere la consistenza degli anni passati. I lavoratori portuali alla fine degli anni 80 erano più di 20mila (soci delle compagnie e dipendenti degli operatori). Nel 1997 tale forza non arrivava a 5.000 unità per tornare nuovamente oggi poco al di sotto delle 19mila unità. In nessun settore produttivo, si è assistito ad un fenomeno tanto tumultuoso. Non si è trattato dunque solo di una ristrutturazione, ma di una vera e propria mutazione genetica dell'assetto giuridico, economico ed organizzativo delle condizioni di lavoro, cui si è sovrapposto l'ingresso di nuove tecnologie che hanno in buona parte sostituito il lavoro umano, ridefinendo ruoli, funzioni e status degli addetti portuali. Oggi è il momento di valutare con serenità il rapporto tra competitività del porto e lavoro portuale, apprezzare il contributo dei lavoratori per il miglioramento dei servizi portuali e l'impatto sui sistemi economici e occupazionali locali e nazionali. Il lavoro portuale ha un valore strategico all'interno della catena logistica perché: presidia un passaggio obbligato; richiede competenze e specializzazioni avanzate; è responsabile di una fase (trasbordo e inoltro) fondamentale per assicurare una performance di qualità al complesso della catena logistica. Allo stesso tempo non si deve trascurare che rimane un'attività «rischiosa», come i recenti incidenti nei porti italiani dimostrano, e per tali ragioni il lavoro portuale è sempre stato considerato «speciale», sia dalle istituzioni, sia dalle imprese. Alcuni fenomeni recenti stanno mettendo in discussione tale specialità, da una parte, processi spinti di robotizzazione dei cicli portuali riducono il contributo umano, dall'altra, la progressiva integrazione orizzontale, tra le principali compagnie di shipping mondiale, e verticale tra queste ultime e le più importanti imprese terminalistiche i cosiddetti global terminal operator. Tali processi hanno contribuito a ridisegnare la scena portuale ridefinendo ruoli e competenze di ciascun attore coinvolto. L'aumento delle dimensioni delle navi ha determinato, ad esempio, oltre che una riduzione dei porti da scalare, anche una maggiore concentrazione dell'occupazione. Altrettanto avviene per i carichi grazie al consolidamento in un numero ristretto di alleanze delle principali imprese di shipping globali, che determina un incremento di picchi di traffico e di domanda di lavoro intermittenti all'interno dei porti. Ma non è solo il lavoro ad essere messo sotto pressione





## Ship Mag

### Focus

---

da volumi di traffico ingenti e concentrati, ma anche gli enti di gestione delle aree portuali le cui fortune sono legate ad un numero ristretto di operatori. Di fronte alla robotizzazione dei processi ed all'integrazione del mercato, più che di esclusione del lavoro portuale dovuta ad un incremento dell'automazione, il rischio più acuto riguarda la potenziale banalizzazione dell'azione umana ed una sua conseguente marginalizzazione. Per ovviare a questo come agli altri rilevanti rischi citati, è da diverso tempo che si auspica la definizione, a livello centrale, di una nuova politica del lavoro portuale in grado di preservarne la specialità e la grande strategicità per l'intero sistema logistico nazionale. Punto di partenza per disegnare una nuova politica avrebbe in passato dovuto essere costituito dalla fotografia, elaborata da ciascuna AdSP, del Piano organico porto, come previsto dall'art. 5, lettere g e h, del D.L. n. 232 del 2017 cd. Correttivo Porti. Una nuova politica del lavoro portuale dovrebbe in definitiva riallacciarsi al percorso mal avviato dei Piani organico porto, avendo il coraggio di definire e successivamente applicare criteri uniformi e con un più determinato coordinamento da parte del ministero delle Infrastrutture e Trasporti e della Conferenza dei presidenti delle AdSP. Andrea Appetecchia