



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 03 febbraio 2021**



Prime Pagine

03/02/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 03/02/2021	10
03/02/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 03/02/2021	11
03/02/2021	Il Foglio Prima pagina del 03/02/2021	12
03/02/2021	Il Giornale Prima pagina del 03/02/2021	13
03/02/2021	Il Giorno Prima pagina del 03/02/2021	14
03/02/2021	Il Manifesto Prima pagina del 03/02/2021	15
03/02/2021	Il Mattino Prima pagina del 03/02/2021	16
03/02/2021	Il Messaggero Prima pagina del 03/02/2021	17
03/02/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 03/02/2021	18
03/02/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 03/02/2021	19
03/02/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 03/02/2021	20
03/02/2021	Il Tempo Prima pagina del 03/02/2021	21
03/02/2021	Italia Oggi Prima pagina del 03/02/2021	22
03/02/2021	La Nazione Prima pagina del 03/02/2021	23
03/02/2021	La Repubblica Prima pagina del 03/02/2021	24
03/02/2021	La Stampa Prima pagina del 03/02/2021	25
03/02/2021	MF Prima pagina del 03/02/2021	26

Trieste

03/02/2021	La Gazzetta Marittima Porto di Trieste sperimenta il preavviso merci in arrivo	27
------------	------------------------------------------------------------------------------------------	----

Venezia

03/02/2021	Corriere del Veneto Pagina 9 Campitelli e Giri tornano in comitato Traffici, meno 10 per cento	A. Zo. 28
------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------

03/02/2021	Il Gazzettino Pagina 37		29
<hr/>			
03/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	ALB.SAL.	30
<hr/>			
02/02/2021	AskaneWS		31
<hr/>			
03/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 26	GIANNI FAVARATO	32
<hr/>			
03/02/2021	Il Gazzettino Pagina 37	ELISIO TREVISAN	33
<hr/>			
03/02/2021	La Voce di Rovigo Pagina 30		34
<hr/>			
02/02/2021	Ansa		35
<hr/>			
02/02/2021	Corriere Marittimo		36
<hr/>			
02/02/2021	FerPress		37
<hr/>			
02/02/2021	Il Nautilus	Redazione	38
<hr/>			
02/02/2021	IlNordEstQuotidiano		39
<hr/>			
02/02/2021	Informare		40
<hr/>			
02/02/2021	Informatore Navale		41
<hr/>			
02/02/2021	Informazioni Marittime		42
<hr/>			
02/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	43
<hr/>			
02/02/2021	Sea Reporter		44
<hr/>			
02/02/2021	Ship Mag		45
<hr/>			
02/02/2021	Veneto Report		46
<hr/>			

Savona, Vado

03/02/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		47
<hr/>			
03/02/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 24	G. V.G. V.	48
<hr/>			
03/02/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 38		49
<hr/>			
02/02/2021	Il Vostro Giornale		50
<hr/>			
02/02/2021	Genova Si	Super User	52
<hr/>			
02/02/2021	Savona News		53
<hr/>			

Genova, Voltri

03/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 13	<i>ALBERTO GHIARA</i>	54
<hr/>			
02/02/2021	FerPress		55
<hr/>			
02/02/2021	PrimoCanale.it		56
<hr/>			
02/02/2021	Ship Mag		57
<hr/>			
02/02/2021	Shipping Italy		58
<hr/>			
02/02/2021	The Medi Telegraph		60
<hr/>			
02/02/2021	Voce Tigullio	<i>Comunicato Stampa</i>	61
<hr/>			
03/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 23	<i>MATTEO DELL' ANTICO</i>	62
<hr/>			
03/02/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1		63
<hr/>			
03/02/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3		64
<hr/>			
02/02/2021	Ansa		65
<hr/>			
03/02/2021	telenord		66

La Spezia

03/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	<i>L.IV.</i>	67
<hr/>			
03/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	<i>LAURA IVANI</i>	68
<hr/>			
03/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 22	<i>SO.CO.</i>	69
<hr/>			
02/02/2021	Citta della Spezia		70
<hr/>			
03/02/2021	Logistica	<i>RedazioneLogisticaNews</i>	71
<hr/>			

Ravenna

03/02/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 11		72
<hr/>			
03/02/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 44		73
<hr/>			
03/02/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 44		74
<hr/>			

02/02/2021	Informare		75
Nell' ultimo trimestre del 2020 il porto di Ravenna ha movimentato sei milioni di tonnellate di merci (-10,9%)			
02/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	76
Grosso imbarco al terminal Sapor			
02/02/2021	Ravenna24Ore.it	Ibolognesi	77
"A Ravenna aumentano gli universitari e i laboratori", soddisfazione di Mingozzi (TCR) -			
02/02/2021	RavennaNotizie.it	Redazione	78
Italia Nostra chiede chiarimenti ad Arpa: "Cosa succede agli stabilimenti industriali del Porto di Ravenna?"			
02/02/2021	ravennawebtv.it		79
Università: 4 milioni per completare la sede di Scienze Ambientali e Biologia			
02/02/2021	ravennawebtv.it		80
Italia Nostra: "Cosa succede agli stabilimenti industriali del Porto di Ravenna?"			
02/02/2021	ravennawebtv.it		81
Impianto Righini imbarcato al terminal Sapor			

Marina di Carrara

03/02/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 18	R.C.	82
Palma: le tutele e il futuro del porto sono già approvate				
03/02/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 36		84
«Porto, lo sviluppo nero su bianco Ma per realizzarlo ci vogliono anni»				
03/02/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 36		85
«Studi d' ingegneria internazionali contro l' erosione»				

Livorno

03/02/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1		86
Grimaldi potenzia la Livorno-Olbia inserendo due Cruise				
03/02/2021	Il Secolo XIX	Pagina 14	ALBERTO GHIARA	87
Recovery Plan, Livorno protesta «Zero soldi per l' asse Brennero»				
03/02/2021	Il Tirreno	Pagina 18	MAURO ZUCHELLI	88
Authority, ora il match si sposta sul numero due Chi c' è nel toto-nomi				
03/02/2021	Il Tirreno	Pagina 18		90
Il piano di Palazzo Rosciano da qui al 2023 La maxi-Darsena, il microtunnel e il resto				
03/02/2021	Il Tirreno	Pagina 19	M.Z.	91
Le categorie «L' identikit secondo noi»				
03/02/2021	Il Tirreno	Pagina 19		92
La merce si sdogana con l' iter più sprint				
03/02/2021	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3		93
Traffici, il 2021 parte bene Asse Brennero fuori da Pnrr				
02/02/2021	Messaggero Marittimo		Redazione	94
La Eco Barcelona fa il suo ingresso a Livorno				
02/02/2021	Messaggero Marittimo		Renato Roffi	95
Una lettura attenta della nota Asamar, Spedimar, Fita-Cna				
02/02/2021	Shipping Italy			97
A Livorno e Trieste upgrade nelle operazioni doganali per le merci in arrivo				
03/02/2021	La Gazzetta Marittima			98
Parte il ro-pax Livorno-Olbia				
03/02/2021	La Gazzetta Marittima			99
Corsini: Darsena Europa, avanti tutta				

03/02/2021	La Gazzetta Marittima	100
AdSP Livorno: approvato il Piano Operativo Triennale		
03/02/2021	La Gazzetta Marittima	102
Sdoganamenti e le eccellenze Livorno		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

02/02/2021	City Rumors	103
Corridoio Tirreno-Adriatico, interviene Febbo		
02/02/2021	L'Aquila Blog	104
Febbo: "Dare avvio alla Zes, è la vera priorità dell' Abruzzo"		
02/02/2021	L'Aquila Blog	105
Corridoio Tirreno Adriatico, bocciata una risoluzione della Marcozzi		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	106
«Costi alti e troppe liti così il porto non cresce»		
03/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	108
Ex Privilege, Molo Vespucci convoca la König: il 10 incontro sul cantiere		
03/02/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 2	109
Adsp: l'11 febbraio il primo comitato di gestione Si va verso la nomina del segretario generale		
02/02/2021	CivOnline	110
Pas, i lavoratori chiedono di essere ascoltati		
02/02/2021	CivOnline	111
Scuola Europea, oltre 1000 studenti nel 2020 nonostante la pandemia		
02/02/2021	Informazioni Marittime	113
Scuola Europea, oltre mille studenti nel 2020 nonostante il Covid		

Napoli

03/02/2021	Corriere del Mezzogiorno Pagina 9	115
Porto, la linea di Annunziata: i privati investano sul Beverello		
03/02/2021	Il Mattino Pagina 29	117
«Porto, basta veleni e litigi al Beverello troppi ritardi»		<i>Antonino Pane</i>
03/02/2021	Il Mattino Pagina 29	119
L' accelerazione dopo l' ok unanime alla Camera		
03/02/2021	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 7	120
Annunziata "Porto, basta conflitti De Luca a Salerno il mio modello"		
02/02/2021	Anteprima 24	122
C' è la firma sul decreto: Annunziata nuovo presidente dell' Autorità portuale		
02/02/2021	Ildenaro.it	123
Annunziata ufficialmente presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale. Firmato il decreto		
02/02/2021	Informazioni Marittime	124
Andrea Annunziata nuovo presidente dei porti della Campania		
02/02/2021	Napoli Village	125
Presutto: 'Dopo anni di abbandono all' AdSP, con il nuovo Presidente Annunziata si parlerà un linguaggio diverso, più produttivo e attivo'		
02/02/2021	Ship Mag	126
Napoli-Salerno, via libera ad Annunziata		

02/02/2021	Stylo 24	Flash = Il ministro De Micheli ha firmato, Annunziata presidente del porto di Napoli	127
02/02/2021	Stylo 24	Presutto: nuove prospettive ora con Annunziata al Porto	128
02/02/2021	Shipping Italy	Il porto di Napoli (Conateco) inserito da Msc nella linea diretta con il Canada	129

Salerno

03/02/2021	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 27	<i>Antonino Pane</i> «Porto, fare presto e bene più intesa con gli enti locali»	130
03/02/2021	Cronache di Salerno Pagina 11	Annunziata nominato presidente dell' autorità portuale Mar Tirreno	132
03/02/2021	La Città di Salerno Pagina 11	Autorità portuale Ok ad Annunziata «Lavoro e sviluppo»	133

Bari

02/02/2021	Il Nautilus	La cerimonia di inaugurazione del cantiere "Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo"	<i>Redazione</i> 134
02/02/2021	Ship Mag	MIT: ok preliminare a 3 progetti presentati dall'AdSP dell'Adriatico Meridionale	135

Brindisi

03/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 40	Il futuro del porto di Brindisi riparte con un grande «hub» per le riparazioni delle navi	136
03/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 86	«Saremo hub dell' off shore e della cantieristica navale»	137
03/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 86	I giovani di Confindustria entusiasti per finanziamento relativo a Punta delle Terrare	139
03/02/2021	La Gazzetta Marittima	Il porto di Brindisi ha tenuto bene	140
03/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	Green new deal e decarbonizzazione «Le grandi imprese puntano ai fondi»	141
03/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13	Nasce il consorzio navale del Mediterraneo	143
02/02/2021	Brindisi Report	Confindustria giovani: "I progetti approvati dal ministero cambieranno il porto"	144
02/02/2021	Brindisi Report	Green new deal: un altro sviluppo è possibile per Brindisi	145

Taranto

03/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 40	Eolico, la Cina a Taranto per conquistare l' Europa	147
03/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11	Servizi ai crocieristi: caccia alla start up	149

Cagliari

02/02/2021	Informare		151
Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti della Sardegna è calato del -17,1%			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

03/02/2021	Gazzetta del Sud	Pagina 17	152
Sprofondo rosso per il Sud			
03/02/2021	Gazzetta del Sud	Pagina 22	155
Accordo per digitalizzare le procedure doganali			
03/02/2021	Gazzetta del Sud	Pagina 27	156
Variante al Prg del porto Nessuna azione concreta			
03/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 22	157
Siglato un protocollo con l' Agenzia delle Dogane			
02/02/2021	Ansa		158
Porti: sigla Adm-Adsp Stretto per sviluppo digitalizzazione			
02/02/2021	AgiMeg		159
Messina, ADM: firmato protocollo d' intesa con Autorità di Sistema Portuale dello Stretto			
02/02/2021	Il Metropolitano	<i>About The Author</i>	160
ADM ed Autorità di sistema portuale dello Stretto, firmato protocollo d' intesa per potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali - Ilmetropolitano.it			
02/02/2021	ilcittadinodimessina.it		161
Firmato un protocollo d' intesa per la digitalizzazione delle procedure doganali			
02/02/2021	Informare		162
Protocollo d' intesa tra l' AdSP dello Stretto e l' Agenzia delle Dogane			
02/02/2021	Informazioni Marittime		163
Porto di Messina digitalizza le dogane			
02/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	164
Messina sviluppa digitalizzazione procedure			
02/02/2021	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i>	165
Agenzia delle Dogane e Autorità di Sistema Portuale dello Stretto firmano protocollo per sviluppo digitalizzazione			
02/02/2021	Ship Mag		167
Authority dello Stretto: procedure doganali 4.0, protocollo d'intesa con le Dogane			
02/02/2021	Stretto Web		168
Autorità portuale dello Stretto: siglato un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali			
02/02/2021	TempoStretto	<i>Redazione</i>	169
Autorità portuale Stretto di Messina, intesa per procedure doganali digitali			

Palermo, Termini Imerese

03/02/2021	MF	Pagina 1	170
Normanni, Aquile & Elefanti			
03/02/2021	La Sicilia (ed. Sicilia Centrale)	Pagina 19	171
Confronto tra sindaco e presidente Autorità portuale			
02/02/2021	Quotidiano di Gela		172
Hub Mediterraneo, commissario Monti apre a Gela: Bartolozzi, "c' è Recovery plan"			
02/02/2021	Quotidiano di Gela		173
Hub del Mediterraneo, Greco e Inferrera dal commissario Monti: "Confronto importante"			

Focus

03/02/2021	Italia Oggi Pagina 32	<i>FRANCO RICCA</i>	174
<hr/>			
02/02/2021	Corriere Marittimo		175
<hr/>			
02/02/2021	Corriere Marittimo		176
<hr/>			
02/02/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	177
<hr/>			
02/02/2021	Informare		178
<hr/>			
02/02/2021	Informazioni Marittime		179
<hr/>			
02/02/2021	Informazioni Marittime		180
<hr/>			
03/02/2021	La Gazzetta Marittima		182
<hr/>			
02/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	183
<hr/>			
02/02/2021	Port News	<i>di Redazione</i>	184
<hr/>			
02/02/2021	Sea Reporter		185
<hr/>			
02/02/2021	Ship Mag		186
<hr/>			
02/02/2021	Ship Mag		187
<hr/>			
02/02/2021	Transportonline		188
<hr/>			
02/02/2021	Notiziario Assoporti		190
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Due anni e otto mesi di carcere
Navalny condannato
La protesta dell'Occidente
di **Fabrizio Dragosei** e **Marta Serafini**
a pagina 16



Coppa Italia
Con una doppietta Ronaldo
batte l'Inter e supera Pelé
Stasera Napoli-Atalanta
di **Bocci, G. De Carolis, Sconcerti**
Tomaselli alle pagine 42 e 43



LE SCELTE SULLA CRISI

Governmento, il Colle chiama Draghi

Fallito il tentativo di un Conte ter. Mattarella: appello alle forze politiche perché votino un esecutivo di alto profilo

COSA SERVE AL PAESE

di **Massimo Franco**

La candidatura di Mario Draghi come risposta al fallimento della coalizione tra M5S, Pd e Iv è una deriva elettorale ad alto rischio è l'antidoto più potente che il capo dello Stato, Sergio Mattarella, potesse scegliere. È l'appello a «tutte le forze politiche» perché appoggino un suo governo «di alto profilo» esprime la gravità della situazione e la volontà di non assecondare manovre di piccolo cabotaggio che avrebbero conseguenze devastanti. Convocando per questa mattina l'ex presidente della Banca centrale europea il Quirinale spedisce un doppio segnale: alle cancellerie occidentali e all'opinione pubblica italiana. È il tentativo di reagire con una risposta al massimo livello alla seconda rottura di una maggioranza in meno di tre anni di legislatura partorita dalla vittoria populista del 2018. Ad affondare l'alleanza tra M5S, Pd e Iv è stato l'alleanza minore, Matteo Renzi. È sua la responsabilità principale, al limite dell'irresponsabilità, di una crisi aperta in piena pandemia; e perseguita fino alla rottura dopo una trattativa lunga e confusa: anche se nel suo gioco spregiudicato l'ex premier non escludeva di provocare uno strappo così radicale da imporre scelte altrettanto estreme.

continua a pagina 10



Il presidente Sergio Mattarella, 79 anni, con Mario Draghi, 73. L'ex governatore della Bce è stato convocato al Colle

IL RITRATTO

Dai gesuiti alla Bce, il salvatore dell'euro

di **Daniele Manca**

«Coraggio», una parola che ricorre spesso parlando con Mario Draghi. La userà in uno dei ricordi della sua infanzia riferiti al padre. «A cavallo tra le due guerre, in Germania, mio padre vide un'iscrizione su un monumento. C'era scritto: se hai perso il denaro non hai perso niente, perché con un buon affare lo puoi recuperare; se hai perso l'onore, hai perso molto, ma con un atto eroico lo potrai riavere; ma se hai perso il coraggio, hai perso tutto».

continua a pagina 5

GIANNELLI

L'INCARICO



continua a pagina 5

di **Marzio Breda**

«Serve un governo di alto profilo, darò presto un incarico non politico». Così, ieri sera, il capo dello Stato dopo l'incontro al Quirinale con Roberto Fico, incaricato di esplorare la maggioranza che avrebbe dovuto dare vita a un Conte ter. Tentativo fallito tra veti incrociati e le resistenze di Renzi. Sergio Mattarella ha convocato per oggi a mezzogiorno il professore Mario Draghi. È il fattore tempo, con la pandemia che ancora fa paura e una crisi economica mai vista dal Dopoguerra, a preoccuparlo. Andare al voto vorrebbe dire «tenere a lungo il Paese senza un governo in pienezza di funzioni». L'appello ai partiti perché appoggino l'esecutivo.

alle pagine 2 e 3

INTERVISTA CON SALVINI

«Ci dica lui che vuole fare E decideremo»

di **Marco Cremonesi**



Il problema, dice Matteo Salvini, non è il nome della persona. «Conta piuttosto che cosa vuole fare, l'ho già detto anche a Draghi».

a pagina 9

LE REAZIONI GLI SCHIERAMENTI

Da M5S a Forza Italia sorpresa tra i partiti Opposizioni e aperture

La strada scelta da Sergio Mattarella sorprende e divide i partiti. Il diktat del centrodestra è quello di cercare di «restare uniti» e prendere assieme una posizione che non faccia saltare l'alleanza. Il M5S si spacca. Dai parlamentari arrivano voci pro e contro il governo tecnico. Alessandro Di Battista e Vito Crimi bocchiano Mario Draghi: «No a un governo tecnico», dicono. Matteo Renzi è soddisfatto e scherza coi suoi: «Siamo noi contro il resto del mondo». Dal Partito democratico la «massima attenzione e disponibilità al percorso indicato dal capo dello Stato».

da pagina 6 a pagina 11

IL PIANO DI BERTOLASO

«Lombardia, tutti vaccinati entro giugno»

di **Sara Bettoni** e **Stefania Chiale**

L'obiettivo è ambizioso: vaccinare 10 milioni di lombardi entro fine giugno. Questo è il piano di Guido Bertolaso, consulente della Regione Lombardia per la campagna anti Covid.

da pagina 12 a pagina 15

MARILÙ OLIVA
BIANCANEVE
nel
NOVECENTO
ROMANZO
in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La cattiveria del mondo si è abbattuta su Khing Hnin Wal, l'insegnante birmana di aerobica che la mattina del primo febbraio faceva allegramente lezione in diretta Facebook mentre dietro di lei le camionette militari dei golpisti andavano a occupare il Parlamento. Prima le hanno dato della truffatrice, sospettando che il video, effettivamente incredibile, fosse falso. Appena però ne è stata appurata l'autenticità, il capo d'imputazione è passato da truffa a dabbenaggine e Khing si è ritrovata bersaglio di tutte le metafore possibili. Nel suo saltellare ilare in mezzo alla tragedia, si è voluto vedere la rappresentazione plastica del narcisismo degli influencer affamati di «like», che a furia di vivere dentro la bolla del social perdonando di vista la realtà, intenta a scorrere osti-

Balla sul golpe



natamente alle loro spalle. In realtà la ragazza era sopraffatta dalla musica ad alto volume che le impediva di sentire quella dei lampeggianti. Se proprio bisogna scorgerci una metafora, l'inconsapevole ginnasta di Myanmar ricorda la stupefacente classe politica di un noto Paese sudeuropeo, preoccupata dal rassodamento dei propri glutei e incurante di quanto accade dietro il suo fondale di cartapesta, dove non si muovono camionette militari (per fortuna), ma un esercito di persone disperate che stanno perdendo il lavoro e temono di dover chiedere a Putin la grazia di un vaccino. Almeno l'insegnante di aerobica stava facendo il suo mestiere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COALVI RAZZA PIEMONTESE
Coalvi





Non pago del tentato avvelenamento, il regime di Putin condanna il dissidente Aleksei Navalny a 32 mesi di galera. Si attende una parola dei putinisti nostrani



Mercoledì 3 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 33
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,70 con il libro "Per questo ho vissuto"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

REGIONE MODELLO

Bertolaso inventa 10 mln di vaccini a tutti i lombardi



SPARACIARI A PAG. 8 - 9

L'IMMUNOLOGA VIOLA

"L'AstraZeneca non è strategico: meglio Sputnik"

CALAPÀ A PAG. 9

CEMENTO A MILANO

Affare San Siro, le carte dei regali a Milan e Inter

BARBACETTO A PAG. 10 - 11

"PROJECT GOAL"

Ora i fondi esteri si prendono il calcio di serie A

VENEMIALE A PAG. 17

IL NUOVO SOCIAL

"Clubhouse": parli su invito, se autorizzato

Virginia Della Sala

Manca? Forse no. E se ancora non ne avessero sentito parlare potrebbe essere solo questione di tempo: in questi giorni sui social network si discute fitto fitto di...un altro, nuovo, social network. Si chiama Clubhouse e vi ci sono già iscritti tutti "quelli che contano".

A PAG. 20



ARRIVA DRAGHI MATTARELLA CONVOCA L'EX CAPO DELLA BCE

Renzi ci regala l'Ammucchiata



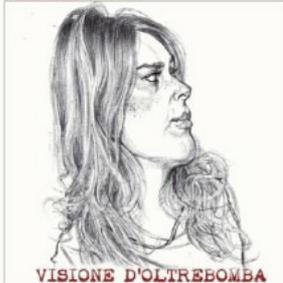
FA ESPLODERE TUTTO
IV ALZA IL TIRO SU GIUSTIZIA AFFARI E POLTRONE PER FAR SALTARE CONTE. IL COLLEGLIELA DÀ VINTA, NEGA IL VOTO SEMPRE EVOCATO E CHIEDE IL GOVERNISSIMO (CHE ERA PRONTO DA TEMPO)

D'ESPOSITO, DE CAROLIS, DI FOGGIA, GIARELLI E MARRA A PAG. 2 - 3 - 4

UNA COALIZIONE SOTTO ATTACCO
Conte e i giallorosa a un bivio: opposizione o "responsabilità"

A PAG. 4

Mannelli



VISIONE D'OLTREBOMBA

LA EX MINISTRA GUIDI

"Quando avvertii i Regeni, la madre se lo aspettava"

CURZI A PAG. 18



LE NOSTRE FIRME

- Padellaro e i lettori: "Basta Renzi" a pag. 6 - 7
- Ranieri Ecco la trattativa Stato-Renzi a pag. 13
- Robecchi Scalfarotto re del Belgio a pag. 13
- Truzzi Soap Lombardia: c'è Bertolaso a pag. 13
- Zielonka Ue, il fallimento sui vaccini a pag. 21

IL RITORNO DI UN CULT

Boris si sdoppia: prima sequel, poi serie politica

PONTIGGIA A PAG. 22



La cattiveria

Mattarella ha chiesto di inserire in Costituzione la non rieleggibilità del capo dello Stato. Per dire quanto si sia rotto i coglioni

WWW.SPINOZA.IT

Un no gentile ma netto

Marco Travaglio

Non è vero che l'esplorazione di Fico sia stata totalmente inutile. Non ci ha ridato un governo, ma almeno ha spiegato fino in fondo a chi ancora avesse dubbi cosa c'era dietro la crisi più demenziale e delinquenziale del mondo scatenata da Demolition Man: al netto delle ragioni psicopolitiche, dall'invidia per la popolarità di Conte alla frustrazione per l'unanime discredito che lo precede su scala mondiale (Arabia Saudita esclusa), ci sono l'inevitabile bullimia di potere, l'acquolina in bocca per i 209 miliardi in arrivo, la fame atavica di poltrone del Giglio Magico e la congenita allergia per una giustizia efficiente e uguale per tutti. Mentre a favore di telecamere andava in scena lo spettacolo dei tavoli tematici - una farsa dove Iv chiedeva di tutto e di più, forse anche Nizza e Savoia e l'Alsazia-Lorena, e i 5Stelle aprivano financo al "loco Orlando" per rivedere la blocco-prescrizione se entro sei mesi non fosse passata la legge Bonafede accelera-processi - dietro le quinte si discuteva della ciccia: le famigerate "poltrone". Mister Due per Cento vi è talmente allergico che voleva passare da due a tre o quattro. Possibilmente anche per la solita Boschi, possibilmente alle Infrastrutture per perpetuare e anzi ingigantire la tradizione dei conflitti d'interessi (Maria Etruria è indagata con l'Innominabile per finanziamenti illeciti, anche da Toto, concessionario autostradale di cui sarebbe diventata il concessionario).

Che fosse tutta una questione di poltrone era chiaro fin dall'inizio a tutti, fuorché alle civette sul comò dei talk pomeridiani, che ogni giorno si arrampicano sugli specchi per dar la colpa ora a Conte, ora ai 5Stelle, ora al Pd, ora a fantomatiche "crisi di sistema" pur di proteggere il loro beniamino nell'unico luogo in cui ancora prendono sul serio: certi studi televisivi. Il bello è che il noto frequentatore di se stesso, oltreché ai ministri suoi, pretendeva pure di scegliere quelli altrui. Cominciando, indovinate un po', da Bonafede, Azzolina, Gualtieri e Arcuri, per mettere le mani su Giustizia, Tesoro, Scuola e acquisti anti-Covid. Mentre le civette ancora gli guardavano le spalle, il Tafazzi di Rignano confessava tutto ai suoi (e all'Ansa): "Crimi non cede su nessun nome". E meno male che non era una faccenda di poltrone. Ora, perché le cose non finiscano male con governissimi o altri orrori, basta che M5S, Pd e LeU siano coerenti e dicano un garbato ma fermo no all'ammucchiata del Colle e di Draghi, per salvare l'unica coalizione che può competere con queste destra: la via maestra è il rinvio di Conte alle Camere; e, in caso di sfiducia, il voto al più presto possibile. Di regali a Salvini & C. ne ha già fatti troppi il loro cavallo di Troia.



IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 28

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 2021 - € 1,80

Note sul saudita Mbs, che fa la guerra all'Isis ma ne condivide gli attrezzi. Per non farsi spiegare il principe dai notisti politici

Parliamo del principe ereditario al trono saudita Mohammed bin Salman (anche Mbs) perché c'è la questione dell'intervento di Matteo Renzi in Arabia Saudita...

che non è mai stato possibile ricomporre il corpo. I turchi però avevano piazzato delle cimici all'interno del consolato e quindi esiste l'audio di tutto quello che è successo.

almeno due. Il primo è che l'Arabia Saudita se non fosse impegnata in modo permanente in quella lotta sarebbe già stata divorata dagli estremisti, perché per molti decenni è stata il motore dell'espansione della dottrina islamica più aggressiva e pericolosa in tutto il mondo.

stante la famiglia Saud, che loro non chiamano nemmeno per nome ma con il nomignolo dispregiativo Salul. Se un attentatore dello Stato islamico entrasse con un solo proiettile dentro una stanza con un rabbino, un cardinale e il principe saudita Mbs ucciderebbe quest'ultimo, perché lo considera il peggior.

IL SOGNO DEL GOVERNO DRAGHI

Renzi abbatte Conte. Tocca a Draghi. Il Colle si appella a tutti i partiti per il governo istituzionale

Roma. La sentenza di morte arriva a ridosso delle 18, al termine di una prova che Roberto Fico ha concesso, con l'aria di chi non si rassegna ancora, alle trattative tra i capigruppo di una maggioranza che di fatto non c'è più.

Mattarella chiama Draghi, prende a sberle il partito del voto e mostra all'Italia la gran stagione del futuro

Ha fine delle consultazioni, registrato l'esito negativo del mandato esplorativo di Roberto Fico. Sergio Mattarella impugna il microfono, alza lo sguardo e spargia. Sono le 21 e 15 minuti e il presidente della Repubblica, dopo una pazienza, cambia schema, dice che la vecchia maggioranza non c'è più, dice che i vecchi equilibri sono cambiati e dice che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione.

Capitale & sinistra

Dietro Bonomi che vuole ancora Gualtieri, la forza tranquilla del ministro e il piano per la ripresa

Roma. Chi ha memoria storica non ricorda nulla di simile dai tempi del sostegno a Guido Carli ministro del Tesoro, parliamo del triennio 1989-1992, al tramonto della Prima Repubblica.

L'algoritmo genetico

Scoperta-choc su come rilevare l'autismo nel feto. Per calcolare chi è "indegno di vivere"

Roma. Prima vennero per i Down. Dopo amniocentesi e villoscentesi, i test in grado di analizzare il Dna del bambino dal sangue della madre.

Il cretino esagitato

Tamponi o vaccini di fronte a un ritardo, dà in escandescenze politico-civili. Come Saviano

Mi è capitato di aspettare alcuni ore prima che il sistema sanitario della Regione Lazio mi permettesse di prenotare la vaccinazione di una persona che ovviamente ne ha diritto.

La Russia condannata

Due anni e mezzo a Navalny in un processo finto che mostra la fine delle istituzioni di Putin

Roma. Alexei Navalny è stato condannato a due anni e mezzo di carcere per aver violato secondo il tribunale Simonovskij di Mosca, la libertà vigliacca per una condanna ricevuta nel 2014.

Povero Crimi

Fallito il salvataggio di Conte, adesso il capo del M5s è alle prese con la sfida più dura

Roma. Era mal voluto. Nel M5s, dall'ultimo dei peones al primo dei ministri, tutti ne parlavano male. O lo deridevano. Come irpettisti. Violettissimi.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

dice che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Il lungo addio di Conte

Silenzo e speranza non sono serviti a nulla. L'avvocato del popolo lascia Palazzo Chigi

Roma. In un Palazzo Chigi trasformato nella rocca del silenzio, ieri sera Giuseppe Conte assaporava in solitudine la forma stessa di un'amicizia parala: "Reincarico". Come un frutto tra le labbra. Ma pian piano, l'attesa muta veniva sostituita da una specie di insidia dei nervi. Un brivido del pensiero. Fino al botto. Il fallimento di Roberto Fico, della mediazione, del tavolo degli improbabili? È ora, si chiedeva Conte. Il sogno delle elezioni. Lo spettro dei tecnici. La silhouette di un altro premier, il tanto temuto Mario Draghi, che sarà incaricato dal Quirinale. E con lui la certezza, per Conte, di aver perso definitivamente Palazzo Chigi.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Il governo Lehman

Scatoloni, passaporti, ricordi. Inizia l'esodo dai ministeri. Arriva Draghi. Un racconto

Roma. Non devono farsi ricordare ma solo dimenticare. Sono già i ministri alla memoria, gli onorati del Conte II. Non useranno cambiati dalla crisi. Sono semplicemente usciti di scena. Arriva Mario Draghi. Sono adesso la vanguardia di una fine. Alfonso Bonafede, che ha fatto più guasti della Elena di Omero, sperava ancora, ieri sera, in un posto da sottosegretario, ma il problema, dicevano dal M5s, è che "non lo vuole nessuno. Sarà un esodo". A ora di cena, l'intera classe veniva esodata da Sergio Mattarella. Alle 21,30 si esauriva infatti una piccola epoca.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.

Capitale & sinistra

BE, NON È ANCORA IL MOMENTO DI COMUNICARE A FARGI I VACCINI A VICENDA

che l'Italia ha il dovere di entrare in una nuova stagione. E per fare questo ci sono due strade: o quella del voto o quella della responsabilità e del governo istituzionale.





il Giornale



MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 28 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
028.7324971 | Guida Inf. notiziario

GIALLOROSSI A CASA

FINALMENTE DRAGHI

ADDIO CONTE, GOVERNO DEL PRESIDENTE

Renzi fa saltare il tavolo, Fico si arrende: «La maggioranza non c'è». E Mattarella convoca Super Mario: oggi l'incarico

di **Augusto Minzolini**

Addio Conte, scatta l'ora di Mario Draghi. Il tavolo Fico è naufragato ieri fra le accuse di renziani e giallorossi e Mattarella ha scelto il governo del presidente.

a pagina 2
servizi da pagina 2 a pagina 9

UN SISTEMA A PEZZI E UN'UNICA SPERANZA

di **Vittorio Maciocc**

Mattarella si gioca la carta speciale. È Mario Draghi. È la risposta a quella che giorno dopo giorno non appare più solo come una crisi di governo. È qualcosa di più. Il sospetto è che stia assumendo il profilo di una «crisi di sistema». La vecchia maggioranza non è riuscita a trovare una via d'uscita. Ogni mossa ha incontrato un blocco. Stallo. Altre strade parlamentari non sono state percorse. Il voto in una situazione di emergenza fa paura. Lo sbocco naturale della democrazia appare molto insidioso. Non c'è dubbio, d'altra parte, che la politica si sia incartata su se stessa.

I partiti non riescono più a risolvere i vari problemi che uno dopo l'altro gli si presentano davanti. Il malessere è profondo e arriva da lontano. È l'incapacità di dare una risposta alle crepe che si aprono sulla pelle di questo Paese. La pandemia ha accelerato un processo già in corso. L'Italia non cresce dal punto di vista economico. Non produce. Sta consumando il risparmio privato e vede crescere velocemente il suo debito pubblico. La politica non ha saputo immaginare uno straccio di riforma. Non c'è quella fiscale. Non c'è quella della giustizia. Nulla è stato fatto per ridurre il peso della burocrazia. La grande riforma del welfare è finita nel vicolo cieco del reddito di cittadinanza. Sono fallite le riforme costituzionali. La scuola è abbandonata a se stessa. L'ultima grande occasione di rinascita, quella che l'Europa ci ha concesso sotto il nome di Next generation, comincia ad avere il profilo di un treno che lascia la stazione.

L'agonia del Conte bis mostra il fallimento dei due partiti che lo appoggiano. Il M5s sta implodendo. Il Pd fa ancora più impressione. È un pachiderma flaccido impantanato nella sabbia. Il tempo è passato e l'idea di una «ricostruzione» neppure si intravede. Mario Draghi a questo punto è davvero l'ultima speranza. È una responsabilità per lui. È una scelta comune e coraggiosa di Mattarella. Il presidente per carattere e filosofia non ama sostituirsi al Parlamento. È arbitro e non giocatore. Questa volta però non ha potuto tirarsi indietro. Ci sono tutte le condizioni per un «governo del presidente». È il bivio. O la fiducia a Draghi oppure tutti a casa (dove pochi vogliono andare).

CHI È L'EX GOVERNATORE DELLA BCE

L'italiano invocato da tutti che ha già salvato l'Europa

Pier Francesco Borgia

a pagina 4



RISORSA Mario Draghi, 73 anni

LA STRATEGIA DEL PREMIER USCENTE

Giuseppi non si arrende e prepara la sua lista

Domenico Di Sanzo

a pagina 5

CARELLI FONDA «CASA DI CENTRO»

Sorpresa in Parlamento: nascono i grillini di destra

Sabrina Cottone

a pagina 8

IL DOSSIER

Ponte Morandi, controlli «saltati» già dal 1993

di **Luca Fazzo**

■ Nei fascicoli portati in Aula durante il processo per il crollo del Ponte Morandi, aperti nei giorni scorsi a Genova, fanno capolino documenti inediti. Che testimoniano come la manutenzione del ponte manifestasse carenze e inadeguatezze precedenti all'ingresso dei Benetton in Autostrade. Ovvero già dal 1993, quando la rete infrastrutturale era pubblica.

a pagina 15

LO SCONTRO CON ARCURI

La Lombardia scatta, le Regioni seguono: «Sul vaccino facciamo da soli»

■ La Lombardia presenta il suo piano anti-Covid con la regia di Moratti e Bertolaso: «A giugno tutti i lombardi saranno vaccinati». Ma anche gli altri governatori, da Zaia in Veneto a Cirio in Piemonte, premono per rendersi autonomi dal governo centrale. Perplesità dei medici sul vaccino AstraZeneca.

servizi da pagina 11 a pagina 14

L'INTERVENTO

Immunizzare l'Italia, ecco il nostro piano

di **Silvio Berlusconi**

Mi pare che la politica non se ne preoccupi, ma - mentre scorrono le interminabili liturgie di una crisi di governo prima annunciata, poi congelata, infine formalizzata con le dimissioni del governo Conte - è da oltre un mese che l'Italia è sostanzialmente priva di una guida. Questo sarebbe grave in periodi normali, è del tutto inaccettabile nel pieno della peggiore emergenza della storia della Repubblica. Ancora una volta la classe dirigente del Paese si dimostra lontana dalle esigenze dei cittadini e delle categorie produttive.

Non ci sarebbe davvero tempo da perdere: ogni giorno che passa significa nuove vittime, nuovi contagi, nuove aziende che chiudono, nuovi posti di lavoro che vanno perduti, nuovi operatori economici ridotti sul lastrico. Speriamo almeno che le trattative in corso non dimentichino di dare indicazioni concrete, per il contrasto alla pandemia sul piano sanitario ed economico. Visto però come vanno le cose, è lecito dubitarne.

Non deve sfuggire a nessuno che la prima risposta dev'essere quella sanitaria. Se non si riesce ad attenuare e in prospettiva ad azzerare la circolazione del virus ogni provvedimento di ristoro sarà insufficiente o addirittura illusorio.

Oggi la scienza ci offre un'unica speranza di uscita dalla pandemia (...)

segue a pagina 10

«IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA ITALIA) IN TUTTI I CASI...»

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

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente l'opere di...
LAILA è un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Se il sintomo persiste consultare il medico. LAILA è un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Se il sintomo persiste consultare il medico.

RUSSIA, DOVRÀ SCONTARE 2 ANNI E OTTO MESI

Pugno duro contro Navalny: condannato il ribelle anti-Putin

Luigi Guelpa

Alexei Navalny, il dissidente anti-Putin, dovrà scontare 2 anni e 8 mesi di carcere. L'ha stabilito il tribunale di Mosca dopo due ore di camera di consiglio. L'uomo si trovava alla sbarra per aver violato a più riprese i termini di controllo giudiziario. In Russia è caos tra proteste e arresti.

a pagina 17

MOORE AVEVA 100 ANNI

Londra in lutto per Tom, il veterano eroe anti-Covid

Erica Orsini

a pagina 14



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 3 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Regione Lombardia, debutta il superconsulente

Vaccini, piano Bertolaso
Se ci consegnano le dosi a giugno tutti protetti

Bonezzi a pagina 15



Gallarate, il protocollo beffa

Venti in tribuna squadra punita
Ma erano atlete

Cecchi a pagina 14

ristora
INSTANT DRINKS

TOCCA A LUI

La scelta inevitabile

Un governo di salvezza nazionale

Raffaele Marmo

Un tracollo del Pil da economia di guerra. Un disastro occupazionale che ha visto bruciare 100 mila posti di lavoro solo a dicembre, con donne e giovani a pagare il prezzo più elevato. Un Paese allo stremo, senza certezze sui due più potenti fattori di ripresa: il vaccino e il Recovery Plan. La premessa è netta. La conseguenza, altrettanto netta: l'ha tratta esemplarmente il Presidente della Repubblica.

Continua a pagina 2



ARRIVA DRAGHI

Fico getta la spugna
Drammatico appello di Mattarella ai partiti
«Crisi e virus, no al voto
Serve un governo forte»

Coppiari, Comelli, Colombo, Polidori e G. Rossi da pagina 3 a pagina 7

DALLE CITTÀ

L'inchiesta

La lite in Dad e il chiarimento
Poi il pestaggio del branco

Palma nelle Cronache

Pavia

Coppia gay insultata su Internet
Indaga la Procura

Marziani nelle Cronache

Sentenza definitiva per i due killer

Omicidio Ogliari
La Cassazione conferma i 30 anni

Ruggeri nelle Cronache

Milano, semifinale Coppa Italia

Doppietta CR7
All'Inter non basta il gol di Lautaro

Servizi nel QS



Ancora confusione e procedure diverse

Vaccini over 80, è il caos
Regioni in ordine sparso

Servizi da p. 8 a p. 11



All'oppositore di Putin due anni e mezzo di cella

Condannato Navalny
Ue e Usa contro lo Zar

Giardina a pagina 18

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
Wing support with melatonin extract

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Anche il tuo farmacista. Se continui a sentire dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 03/09/2020.

A. MENARENI





Domani l'ExtraTerrestre

CRISI CLIMATICA Viaggio nella Muraglia verde dell'Africa in guerra. La Russia diventerà il «granaio del mondo». Freddo estremo, «colpa del caldo»



Intervista

MAROCCO Omar Brouksy racconta l'allergia del regno alle voci critiche, a partire dall'arresto di Mâati Monjib
Roberto Persia pagina 9



Visioni

KELLY REICHARDT Parla la regista «La proliferazione di voci nell'arte contro misoginia e razzismo»
Giovanna Branca pagina 13

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
■ EURO 2,00

MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 28

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Mario Draghi foto Michael Probst/Ap

quotidiano comunista
il manifesto

IL commissario

**ARRIVA DRAGHI
RENZI CANTA
VITTORIA**

NORMA RANGERI

Missione fallita, missione compiuta. Matteo Renzi ha ottenuto l'obiettivo che si era prefisso: distruggere la maggioranza di governo, annientare il centrosinistra e tirare la volata a un governo di unità nazionale, consegnando il paese nelle mani di un salvatore della patria che ha un nome e cognome: Mario Draghi, incaricato, ieri sera, dal presidente Mattarella, di formare un ministero di salute pubblica. Sono ore drammatiche, sottolineate dal tono e dalle parole del Capo dello Stato che, parlando in diretta televisiva, ha informato il paese delle sue determinazioni. Mattarella ha spiegato perché le elezioni anticipate non sono ritenute un'alternativa possibile in questo momento e perché è invece necessario avere subito un governo capace di affrontare la situazione sanitaria e dunque di centrare l'obiettivo del Recovery fund. Siamo di fronte se non ad un azzeramento, certamente ad una micidiale riduzione degli spazi democratici, ad un vero e proprio commissariamento del paese, come capitò con Monti e come non capita in nessun paese europeo, e segnatamente in una congiuntura storica come quella che stiamo vivendo. Si annullano le differenze politiche e si affidano le sorti del nostro paese ad un illustre economista. Che solo il paravento di una falsa coscienza può definire un tecnico. È quando la politica fa un passo indietro per lasciare il campo a uomini della finanza, vuol dire che la democrazia gode di una cattiva, pessima salute. Un motivo in più per tenere alta la guardia.



La crisi scatenata da Renzi giunge al suo prevedibile, temuto epilogo: a governare il paese, nel suo più drammatico momento storico dal dopoguerra, arriva Mario Draghi, che oggi sarà incaricato dal presidente Mattarella di formare un governo di salute pubblica
pagine 2,3

IL COLLE
Il presidente si spiega «Voto impossibile ora»



Il capo dello stato allarga al massimo la fisarmonica dei suoi poteri e in un lungo messaggio si preoccupa di spiegare perché non ha scelto la strada del voto anticipato. Alle tre emergenze già indicate, sanitaria, sociale ed economica, aggiunge quella finanziaria dello spread. **FABOZZI A PAGINA 2**

all'interno
Il personaggio SuperMario da mesi si scaldava ai box

ANDREA CARUGATI PAGINA 2

La trattativa Quell'inutile valzer sabotato da Renzi

SERVIZIO PAGINA 2

M5S Sui grillini piomba il «fattore Carelli»

GIULIANO SANTORO PAGINA 3

RUSSIA
Due anni e otto mesi Navalny condannato



Una decisione grave che rispecchia insieme l'arroganza e i timori delle autorità russe e di un Putin in evidente difficoltà. E che porterà ad una nuova ondata di proteste - una convocata già ieri sera - e repressione **SQUILLANTE A PAGINA 9**

Lele Corvi



Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G.010/CRIM/2021/03
1.029.3
9 771003 211600





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE N° 33 ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 3 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 1,20

La semifinale di Coppa
Gattuso, dopo lo strappo
assalto all'Atalanta
Dela: fiducia a Giuntoli
Pino Taormina a pag. 16



Il punto
Basta sfoghi e tweet
anche da separati in casa
si può arrivare in alto
Francesco De Luca a pag. 39

Draghi, governo d'emergenza

► Il drammatico discorso di Mattarella: «Rischioso votare ora, serve un esecutivo di alto profilo»
Svanito il Conte 3, M5S a pezzi. Crimi: votiamo no. Fdi: meglio le urne. Forza Italia e Lega divise

Lorenzo Calò, Marco Conti, Alberto Gentili, Valentina Petrucci e servizi da pag. 2 a 8

L'analisi/1
I DEMOCRATICI
RIDOTTI
SEMPRE
AD INSEGUIRE

Massimo Adinolfi

L'ultima carta: Draghi. Tutte le altre i partiti le hanno gettate al vento: nessuna meraviglia, dunque se si debbono far da parte. Per i dem, è una sonora sconfitta della linea tenuta nel corso della crisi. Linea di responsabilità, certo, ma condotta sino al masochismo. Sino all'azzeramento di ogni iniziativa politica, sino all'incarico esplorativo a Fico, sino al fischio finale di Mattarella. Continua a pag. 7

L'analisi/2
QUEI TROPPI
ERRORI
DURANTE
L'EPIDEMIA

Carlo Nordio

La notizia che, in carenza di vaccini, alcune Regioni intenderebbero procedere ad acquisti separati attraverso trattative autonome con le aziende produttrici dimostra lo stato di confusione cui siamo arrivati per la superficialità e l'inavvedutezza che hanno contrassegnato sia l'Unione Europea sia il nostro governo nell'affrontare la nuova pestilenza. Continua a pag. 39

Napoli e clan Il giovane fu ucciso in un agguato



L'altare per Genny Verrano ai Quartieri Spagnoli NEWFOTODUO

L'altare che celebra il rapinatore di Rolex

Valentino Di Giacomo a pag. 27

Il totoministri
Dalla Severino a Giovannini la squadra «top»

Governo del Presidente. Oppure tecnico, ma con qualche sfumatura politica: dalla Severino a Giovannini, la squadra top che Draghi potrebbe formare per conciliare il criterio della scelta di personalità indipendenti con l'esigenza di assicurare un minimo di continuità. Cifoni e Gentili a pag. 3

Il personaggio/1
Super Mario, il banchiere che ha già salvato l'Italia

Luca Cifoni a pag. 4



Il personaggio/2
La resa amara di Giuseppe «Non si libereranno di me»

Mario Ajello a pag. 38



L'organizzazione del governo in tilt, Regioni in ordine sparso

Il piano De Luca: vaccinare tutta Napoli per il turismo

L'obiettivo: creare entro giugno un'area covid free, comprese le isole

Ettore Mautone

La Regione e l'Unità di crisi della Protezione civile lavorano a un più ampio e ambizioso progetto da condurre in porto entro la prossima estate: fare di tutta la città di Napoli, e delle perle turistiche della Campania, zone Covid-free vaccinando a tappeto i cittadini a partire dalle categorie coinvolte nell'indotto dell'industria turistica, dalla balneazione, all'arte, dalla cultura ai percorsi enogastronomici. A pag. 11

La Chiesa di Napoli

Arriva il vescovo Battaglia, tour in periferia e in Cattedrale cita Pino Daniele: «Terra mia»

Maria Chiara Autisio



Parla di speranza, sorride con dolcezza mentre legge una strofa della canzone "Terra mia". Così si è presentato alla città il nuovo arcivescovo di Napoli don Mimmo Battaglia. In Cronaca

Il territorio a rischio e i progetti al palo
Amalfi, la frana annunciata così si sbriciola la Costiera



L'invio Gigi Di Fiore a pag. 12

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80mg capsule multi-
farmacologiche a rilascio
controllato

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**

CATTIVO UMORE

Regime d'uso: 1 capsula (80mg) 1-2 volte al giorno con un pasto. Laila è un medicinale senza oppioidi di struttura OPR che può essere impiegato solo da farmacia, anche in farmacia. Se l'ansia persiste dopo due settimane di trattamento di controllo, occorre consultare il medico per valutare ulteriori opzioni di cura. 04/19/2020



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143-N° 33 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 3 Febbraio 2021 • S. Biagio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La Morace alla Lazio
Carolina e Nicola Jane
«Andare in panchina
con mia moglie? Certo
siamo professioniste»
Magliocchetti a pag. 15



Svolta alla Roma
Fonseca-Dzeko, è tregua
Edin torna in gruppo
Mussolini Jr: «Alla Lazio
il mio cognome non pesa»
Bernardini a pag. 15 e Carina nello Sport



Il Messaggero
PRIMO!
ilmessaggero.it/sport

Mattarella convoca l'ex presidente della Bce

Emergenza Italia: la carta Draghi

► Il capo dello Stato sceglie la strada del governo tecnico: «Non ci sono le condizioni per il voto»
Fallite le trattative per il Conte ter. Renzi esulta, il M5S si spacca, diviso anche il centrodestra

Le mancanze della politica e la pelle degli elettori

Carlo Nordio

La notizia che, in carenza di vaccini, alcune Regioni intenderebbero procedere ad acquisti separati attraverso trattative autonome con le aziende produttrici dimostra lo stato di confusione cui siamo arrivati per la superficialità e l'inavvedutezza che hanno contrassegnato sia l'Unione Europea sia il nostro governo nell'affrontare la nuova pestilenza.

Va detto subito che una simile iniziativa, ammesso che i responsabili regionali intendano realmente darvi seguito, sarebbe assai opinabile sotto due profili. Il primo è quello giuridico, perché mentre la gestione della sanità dipende dalle Regioni quella della pandemia dipende dallo Stato. Questa divisione di competenze ha generato incertezze e contrasti, ma sarebbe difficile contestare allo Stato il diritto-dovere di regolare, in modo vincolante e uniforme, l'approvvigionamento e la distribuzione dell'unico strumento idoneo a limitare i contagi e ridurre le vittime.

Continua a pag. 25



Il Colle: «Ore difficili, serve un alto profilo»

Il Presidente Sergio Mattarella con Mario Draghi a Bruxelles (Foto L'ESPRESSO) Servizi da pag. 2 a pag. 8

Stretta Cts per il 15, gli operatori si ribellano

Regioni chiuse, si va verso la proroga e per lo sci la riapertura è a rischio

Mauro Evangelisti

Raprono le piste da sci, ma il 15 febbraio si pensa di non aprire i confi-

ni regionali. Esperti preoccupati. Protestano gli operatori: così non potremo riaprire.
A pag. 10

«Roma sia priorità del nuovo esecutivo» L'appello di Raggi

► La sindaca al Messaggero per i 150 anni della Capitale: «Occorrono fondi e poteri»

ROMA - La Capitale sia una priorità per il nuovo governo». È l'appello della sindaca Virginia Raggi per i 150 anni di Roma Capitale d'Italia. «Si parla di più poteri per la città da anni, purtroppo quando si arriva al dunque spunta sempre qualcosa che blocca tutto, manca sempre un pezzo». E intanto promette di tagliare la Tari per i negozi.
De Cicco, Mozzetti e Pacifico a pag. 9

La lettera

Il futuro del Paese passa dal rilancio della Città Eterna

Giorgia Meloni

Caro Direttore, oggi celebriamo i 150 anni (...) Continua a pag. 25

Due anni e 5 mesi

Navalny in cella: condanna davanti agli ambasciatori



MOSCA Aleksej Navalny è stato condannato a 2 anni e 5 mesi. L'accusa a Putin: «Avvelenatore». D'Amato a pag. 13

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
60mg capsule morbide
alla mentoloina di levorotazione

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**

Leggenda di riferimento: L'ansia (disturbo dell'umore) è un disturbo che si manifesta con sintomi di ansia (palpitazioni, sudorazione, vertigini, nausea, ecc.) e di depressione (perdita di interesse, ecc.). L'ansia può essere lieve o grave. L'ansia grave può essere sintomo di un disturbo dell'umore. L'ansia grave può essere sintomo di un disturbo dell'umore. L'ansia grave può essere sintomo di un disturbo dell'umore.

IL BRANNO

BILANCIA, BRANNO AL RISCATTO

Buongiorno, Bilancia, Luna di febbraio è come un bianco bucaneve che spunta dalla coltre nevosa, porta un'emozione nuova anche nelle coppie di lunga data, ma insieme a Venere e Giove riesce a trovare una moglie o un marito, siete ritornati ad essere gli amanti dello zodiaco! Ora più che mai avete bisogno di far lavorare la vostra fantasia, la creatività e l'iniziativa, il successo c'è. Auguri

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardano con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40. Nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,00.



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 3 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, storica firma miliardaria
Nella Motor Valley Cina e America faranno le supercar
Carbutti e commento di Boni a pagina 15



IN EDICOLA
QV ENIGMISTICA
1.200
1 EURO

ristora
INSTANT DRINKS

TOCCA A LUI



La scelta inevitabile
Un governo di salvezza nazionale
Raffaele Marmo

ARRIVA DRAGHI
Fico getta la spugna
Drammatico appello di Mattarella ai partiti
«Crisi e virus, no al voto
Serve un governo forte»
Coppari, Comelli, Colombo, Polidori e G. Rossi da pagina 3 a pagina 7

Un tracollo del Pil da economia di guerra. Un disastro occupazionale che ha visto bruciare 100 mila posti di lavoro solo a dicembre, con donne e giovani a pagare il prezzo più elevato. Un Paese allo stremo, senza certezze sui due più potenti fattori di ripresa: il vaccino e il Recovery Plan. La premessa è netta. La conseguenza, altrettanto netta: l'ha tratta esemplarmente il Presidente della Repubblica.
Continua a pagina 2

- DALLE CITTÀ**
- [Bologna, l'intervista](#)
Cantieri, voto e pandemia
Il sindaco Merola allo sprint finale
Baroncini in Cronaca
 - [Bologna, infermiera nei guai](#)
Villa Inferno, così Prosapio spacciò in ospedale
Orlandi in Cronaca
 - [Bologna, si cerca un'altra offerta](#)
Sampsistemi, Muzinich si sfilava
Rischio fallimento
Carbutti in Cronaca
 - [Bologna, oggi asilo chiuso](#)
A fuoco il tetto della materna
Paura per i bimbi
Tempera in Cronaca



Ancora confusione e procedure diverse
Vaccini over 80, è il caos
Regioni in ordine sparso
Servizi da p. 8 a p. 11



All'oppositore di Putin due anni e mezzo di cella
Condannato Navalny
Ue e Usa contro lo Zar
Giardina a pagina 18

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Evitare il tuo farmaco. Se continui a perdere peso dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 03/09/2020.



AUTOURTITI

 Via Amba Alagi 1-35r
 tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 2021

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
 INTERVENTI
 SERVICE SU
 PRENOTAZIONE
 TEL. 010.267.322
 www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CIOOIV - NUMERO 28, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

SANREMO, ECCO IL NUOVO PALCO LO SCENOGRAFO: VI FARÀ SOGNARE

LEONE / PAGINE 30 E 31



DOMANI GREEN&BLUE La scienza e la natura contro l'aria pesante

IL PERIODICO / CON IL SECOLO XIX

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 12
Economia-Matrimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Genova-Sport	Pagina 25
Xte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

FALLISCE LA TRATTATIVA PER IL CONTE TER. IL PRESIDENTE CONVOCA L'EX NUMERO UNO DELLA BCE. DUBBI DI MSS. CENTRODESTRA DIVISO. TOTI: NOI FAVOREVOLI. SALVINI E MELONI: MEGLIO LE URNE

Mattarella chiama Draghi

L'appello del Capo dello Stato alle forze politiche: «Fiducia a un governo di alto profilo» Escluso il voto anticipato: «Sono mesi cruciali. Ci troviamo nel pieno della pandemia»

Domani in edicola

L'ANGELO DI NEVE di RAGNAR JONASSON

BRIVIDO NOIR

Il Capo dello Stato ha convocato l'ex presidente della Bce Draghi per tentare la strada di un governo «di alto profilo, che non si identifichi con alcuna forza politica». È la svolta maturata dopo il fallimento della trattativa per un Conte ter. Mattarella ha spiegato che le circostanze suggeriscono di non andare subito al voto. «Sotto il profilo sanitario, i prossimi mesi saranno quelli in cui si può sconfiggere il virus oppure rischiare di esserne travolto». Negli schieramenti politici si apre il dibattito.

SERVIDI / PAGINE 2-8

IL COMMENTO

MARCELLO SORGI / PAGINA 12

SARÀ IL MEDICO DELL'EUROPA A CURARE L'ITALIA

L'appello di Mattarella perché si consenta la nascita di "un governo di alto profilo", guidato da Draghi, chiude la prima fase della crisi e inaugura la seconda, incerta, come quella conclusa.

ROLLI



IL RETROSCENA

Alessandro Barbera / PAGINA 3

E Super Mario confidò: potrei accettare soltanto con un ampio consenso

Le telefonate giunte dal Quirinale lo avrebbero convinto ad accettare. Ma Draghi è rimasto a lungo combattuto, perché sa che il ricorso al suo intervento rappresenta anche la sconfitta della politica.

IL CASO

La Liguria definisce Hezbollah terrorista Israele applaude

Mario De Fazio

Hezbollah è un'organizzazione terroristica nella sua interezza, senza distinzioni tra ala militare e ala politica; Parlamento e Governo si attivino affinché lo Stato italiano lo dichiari ufficialmente». La condanna del "partito di Dio" libanese, è arrivata ieri con un ordine del giorno di Cambiamento, il partito del governatore Giovanni Toti, sostenuto dal centrodestra. Astenuti i consiglieri regionali di Pd, MSS, sinistra e lista Sansa.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

Miliziani e ministri: la natura ibrida del "partito di Dio"

GIORDANO STABILE

Israele, i Paesi sunniti del Golfo, gli Usa e la Germania lo considerano "organizzazione terroristica". L'Ue non si è ancora pronunciata. Di certo ha una natura ibrida. Solido partito politico, partecipa al governo del Libano con tre ministri. Movimento radicato nei quartieri sciiti. Milizia sovranazionale intervenuta nella guerra civile in Siria, per sostenere il presidente scita Bashar al-Assad.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

L'ANALISI

ROBERTO ONOFRIO

L'IDEA DI SANITÀ VA RIPENSATA SUL TERRITORIO

Condizionati dai tempi dell'emergenza Covid, che ha ristretto l'orizzonte delle riflessioni collettive a micro programmi che non riescono a valicare la soglia del mese, quando va bene, e impastoiati nelle sabbie mobili della crisi di governo, che ha ridotto lo spazio del dibattito a un cortile in cui si litiga su tutto, si rischia paradossalmente di perdere di vista un tema che proprio grazie al coronavirus dovrebbe essere al centro dell'attenzione: come concepire, da qui ai prossimi anni, la sanità, la sua organizzazione e le sue strutture di riferimento. Un argomento che è intrecciato a filo doppio tra le pieghe dei miliardi che il Mes e il Recovery Fund potrebbero far confluire in tempi brevi in Italia.

SEQUE / PAGINA 12



Medici, farmacie e call center per il vaccino in Liguria

Una vaccinazione ai Gaslini di Genova (foto Balastro). Le prenotazioni per gli over 80 partiranno il 15 febbraio

ROSSI / PAGINA 9

BUONGIORNO

Uno degli aspetti migliori di SanPa, la docuserie sulla comunità di Vincenzo Muccioli, è che gli intervistati stanno seduti e gli intervistatori di fronte, secondo le regole di Netflix, le regole del giornalismo americano da cui nonostante tutto c'è ancora da imparare. Il sostantivo "intervista" prevede infatti due verbi: chiedere e concedere. Le interviste si chiedono e si concedono, non si pretendono e non si subiscono; si subisce un interrogatorio di polizia, al massimo. In SanPa non ci sono giornalisti podisti all'inseguimento dell'interlocutore a cui far ingoiare il microfono affinché risponda a domande come lei è un pedofilo o lei è colluso con la mafia. Mi spiace che l'invitato delle tene sia stato condannato da un giudice per aver riservato il trattamento a Guia Soncini, braccata sin sul pianerottolo

La schiena dritta

MATTIA FELTRI

di casa a telecamera spianata, ma non so come potesse scamparla. Qui non si tratta di diffamazione (è roba da Cambogia anni Settanta che i giornalisti paghino con pene detentive anziché pecuniarie per i loro pensieri e i loro scritti) bensì di violazione di domicilio e violenza privata. Mi spiace, poi, che un paio di generazioni di giornalisti siano venute su nell'ambizione di esibire la schiena dritta (che espressione orrenda) nel tallonamento armato della preda riluttante, e la riluttanza sarebbe la prova della colpevolezza, per cui più importuni più sei ganzo; non hanno ancora capito che a consumare le suole sono buoni tutti, il difficile è consumare il cervello. Ma in particolare mi spiace che certe ovvietà non vengano definite nelle redazioni, e tocchi sentirle in un'aula di tribunale. —

AURUM
 COMPRA
 ORO e ARGENTO
 SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
 *fino al massimale di legge
 Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco di Santa Orsola)
 lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

Benucci
 Gruppo immobiliare
 Compravendite
 Locazioni Partite
 Via Pisacane, 98r
 16129 Genova
 Tel. 010/581956
Benucci
 Gruppo Agenzie
 dal 1969
 Pratiche Automablistiche
 Rautiche - Amministrative
 Assicurazioni tutti i anni
 FILIALE: GE-Centro
 FILIALE: GE-Sampierdarena
 FILIALE: GE-Campi



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 3 Febbraio 2021 — Anno 157°, Numero 32 — ilssole24ore.com

*In vendita abbina obbligatoriamente con il Periodico di Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore € 2,50 - Periodico € 0,50) - Periodico esclusivo abbonamento per gli abbonati, il Sole 24 Ore e Periodico, in vendita separata.

Poster bollante Sped. in A.P. - D.L. 35/2013 art. 1, c. 46/2013, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Condomini e 110%
Impianti fotovoltaici su parti private anche senza l'ok dell'assemblea

Oggi con Il Sole
Bollette, tariffe, casa e burocrazia: le novità del 2021 per la famiglia

Michele Orifice
— a pagina 27

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



SCARPA



THE ORIGINAL MOJITO

SHOP ONLINE - SCARPA.MY @ E

FTSE MIB 22066,87 +1,11% | SPREAD BUND 10Y 115,70 +2,50 | €/S 1,2044 -0,33% | ORO FIXING 1833,10 -1,60% | **Indici&Numeri** → PAGINE 30-33

Mattarella convoca Draghi «Un governo di alto profilo»

Fiammerli, Marroni, Palmerini, Patta e Perrone — alle pagine 2 e 3



La svolta. Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha convocato per oggi al Quirinale l'ex presidente della Bce Mario Draghi per conferirgli l'incarico

PANORAMA

TERAPIE ANTI COVID

Pfizer, dal vaccino 15 miliardi di ricavi
Verso un nuovo piano nazionale

Il gruppo Pfizer ha annunciato 15 miliardi di ricavi in più nell'anno per la vendita del vaccino anti-Covid. L'Italia sta riorganizzando la campagna di vaccinazione: oggi incontro tra le Regioni e il ministro Bocca. Bertolaso gestirà la campagna vaccinale in Lombardia. — a pagina 7

La manifattura argina la caduta del Pil

LA CONGIUNTURA

L'Istat: a fine 2020 crescita giù dell'8,8%, leggermente meglio delle previsioni

Nonostante il lockdown l'industria ha tenuto con export e innovazione

La caduta della crescita economica in Italia è da verificare ma il punto di atterraggio è migliore delle previsioni, grazie soprattutto al contributo dell'industria manifatturiera. Nel 2020 il Prodotto Interno lordo nazionale (Pil) è calato dell'8,8% (dato grezzo) mentre nel quarto trimestre 2020 è sceso del 2% rispetto

al trimestre precedente e del 6,6% rispetto al quarto trimestre 2019. Sono le stime provvisorie Istat. Il dato è lievemente migliore delle attese del governo, che indicavano nella Nudet un calo del 9%. Per ottobre-dicembre il consensus degli analisti indicava un calo tra il 2% e il 2,2%. Il governo prevede nel 2021 un balzo del 5-6% se il Covid finisce», dice il sottosegretario all'Economia, Pier Paolo Baretta. La chiusura di un anno in cui sono andati perduti 444mila posti di lavoro, lascia ora in eredità un Pil acquisito in crescita del 2,3%, mentre le stime indicano un possibile recupero nel 2021 tra il 3,5% (Bankitalia) e il 4% (Istat).

Colombo e Orlando

— alle pagine 4 e 5

Edizione chiusa in redazione alle 22,45

NEL TRIMESTRE DI NATALE RICAVI +44%



Il passo indietro di mister Amazon. Jeff Bezos è il uomo più ricco del mondo con un patrimonio stimato di 113 miliardi di dollari, secondo Forbes

L'ANALISI

Così la fabbrica ha frenato il tonfo previsto a marzo 2020

di Paolo Irleco — a pagina 3

Bezos lascia il timone Amazon Andy Jassy sarà il nuovo ceo

Jeff Bezos, 57 anni, ha annunciato che lascerà la carica di amministratore delegato di Amazon. Verrà sostituito nel terzo trimestre da Andy Jassy, fino a ieri alla guida della divisione web services della società. Bezos, l'uomo più ricco del mondo, assumerà la carica di presidente esecutivo del colosso dell'e-commerce che fondò nel 1994 dal garage.

Il martedì nero dei millennial trader

MERCATI

L'ottimismo sulla campagna vaccinale, le attese sulle trimestrali record di Amazon e Alphabet e il maxi-piano di aiuti in Usa hanno spinto i titoli europei, che proseguono il rally di inizio settimana (Milano +1,2%). Sembra essersi sgonfiata, intanto, la "retail mania" che aveva fatto schiz-

zare ai rialzi alcuni titoli nelle borse ieri: nuova giornata di forti cali per GameStop (crollato fino al 65%) e AMC, i due titoli più acquistati dai millennial trader per contrastare le scommesse degli hedge fund (che in gennaio avrebbero perso 77 miliardi di dollari solo su GameStop). Cala anche l'argento. E Wall Street si scopre indifesa: al top l'indice di volatilità.

Lois e Longo — a pagina 9

PARLA DAVIDE SERRA (ALGEBRIS)

«GameStop caso isolato. Da capire chi pagherà il conto»

Alessandro Graziani — a pag. 9



RUSSIA

Navalny condannato attacca: «Putin è un avvelenatore»

Alexei Navalny è stato condannato a 3 anni e 5 mesi di carcere ma la pena è stata ridotta a 2 anni e 5 mesi di colonia penale. «Putin passerà alla storia proprio come un avvelenatore», ha detto l'oppositore in aula. Dura la reazione internazionale. — a pagina 22

RECOVERY PLAN

«POLITICHE ATTIVE DEL LAVORO PER FAR RIPARTIRE IL TURISMO»

di Massimo Caputi — a pagina 20

«L'AGRICOLTURA HA BISOGNO DI UNA STRATEGIA CONDIVISA DI RILANCIO»

di Massimiliano Giannanti — a pagina 20

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?



Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsule rosse alla mentolo e limone

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Regole d'uso: leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale. Evitare l'uso prolungato. Evitare l'uso prolungato di Laila. Evitare l'uso prolungato di Laila. Evitare l'uso prolungato di Laila.

IL DOCUMENTO

Il multilateralismo aiuterà la ripresa del mondo

di Antonio Guterres, Ursula von der Leyen, Emmanuel Macron, Angela Merkel, Charles Michel e Macky Sall

Un appello per una crescita economica più inclusiva, trainata da un commercio basato su regole condivise e standard elevati. È il futuro di un nuovo multilateralismo che non lasci indietro i più poveri, che non alimenti le disuguaglianze e anzi le riduca. La gravi crisi che abbiamo vissuto, la pandemia, il ritorno dei nazionalismi e dei sovranismi insegnano che per plasmare gli anni a venire sono necessarie scelte ambiziose. C'è un importante lavoro da compiere, la ricostruzione del consenso attorno a un ordine mondiale basato sullo stato di diritto. È sulla sostenibilità ambientale. In questo senso gli impegni presi nella lotta al cambiamento climatico dovranno essere intensificati in vista della Conferenza internazionale di Glasgow (COP26) a novembre. Il mondo post Covid-19 non sarà più lo stesso di prima. — Continua a pagina 8



DOMANI CON IL SOLE
Investire Green: la finanza sostenibile per i giovani

— a 0,50 euro più il prezzo del quotidiano

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

La carica dei 62mila lavoratori del Fnc

Pogliotti e Tucci — a pagina 28





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 3 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 33 - € 1,20
S. Biagio Vescovo e martire

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/10/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciceriaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

Chiusa l'era dei Conte, degli Arcuri e delle Azzolina, Mattarella si impone e convoca l'italiano che guidò la Bce



In bocca al Draghi

DI FRANCO BECHIS

Tocca a Mario Draghi. Questa mattina alle 12 l'ex presidente della Bce salirà al Quirinale dove l'ha convocato il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella che ha messo fine alle discussioni inutili della maggioranza uscente e ha puntato per un chiaro governo del Presidente proponendo l'incarico all'italiano più famoso, apprezzato, rispettato e perfino temuto nel resto del mondo. Per questa scelta ha lavorato fino all'ultimo Matteo Renzi, che la definiva «il mio sogno». Solo due settimane fa sarebbe sembrata impossibile, e bisogna dire che il leader di Italia viva in così poco tempo ha scalato una montagna impossibile raggiungendo l'obiettivo che si era prefissato e con i fatti mettendo tutti a tacere. Renzi ha resistito a pressioni fortissime, alla caccia grossa nelle fila del suo gruppo di senatori da arruolare fra le truppe di Giuseppe Conte. (...)

Segue a pagina 3

Il Tempo di Osho

Capolavoro di Renzi Giuseppi torna a casa



Storage a pagina 5

Mascherine e siringhe

Le spese pazze di Arcuri finiscono nel mirino dell'Ue

Martini a pagina 9

Appello delle guide turistiche romane

«Lasciate aperti i musei nei fine settimana»

Verucci a pagina 15

Mamme e bimbi terrorizzati

Gambizzato a Cinecittà davanti alla scuola

Ossino a pagina 19

Latorre all' Agenzia della Difesa Neanche la Corte dei conti riesce a fermare il ritorno dei dalemiani

a pagina 8



la S TORACIATA

Conte 1 e Conte 2, Bonafede voleva il terzo mandato nel Conte 3. Mandato. A casa

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE

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

Il diario
di Maurizio Costanzo

Una bella notizia. Si apprende infatti che a Bagno a Ripoli, in provincia di Firenze, è nato un Assessorato alla Gentilezza. A ricoprire questo ruolo è stata chiamata Eleonora Francois. La signora è un avvocato civilista, madre di 4 figli e pare che sia persona in grado di far rispettare la gentilezza. Un bellissimo Assessorato ma, sinceramente, non so quanti assessori si troveranno in grado di svolgere la delicata attività. Si potrebbe creare, con l'andare del tempo, anche un Assessorato ai Complimenti e un Assessorato alle Congratulazioni: Ti laurei? Viene a casa tua l'Assessore, si complimenta e ti fa molti auguri. Un mondo impossibile ma che è bello immaginare.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**

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

Più spazio alla vita.

Mercoledì 3 Febbraio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 27 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Ok al Superbonus per residenti all'estero, con casa in Italia

Poggiani a pag. 35

Von der Leyen sotto accusa: vaccinazioni Ue a rilento rispetto a Inghilterra e Usa, pesa l'euroburocrazia

Tino Oldani a pagina 5

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

TUIR 2021

Con la nuova guida pratica per il TUIR 2021, la guida pratica per il TUIR 2021, la guida pratica per il TUIR 2021.

Disponibile anche sul sito www.classbononemi.com

CASSAZIONE

Niente accertamento se manca il contraddittorio

Arnella a pag. 36

Ue, stop a vino, carne e salumi

L'Unione europea vuole cancellare i fondi per la promozione di questi cibi, prevedendo addirittura etichette allarmistiche come quelle per le sigarette

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Gratuito patrocinio - Il decreto che attualizza le soglie per l'accesso

Superbonus - Onluse soggetti non residenti, le risposte a interpellato

Contraddittorio preventivo - L'ordinanza della Cassazione

Valentini a pag. 5

«L'Unione europea vuole cancellare i fondi per la promozione di carne, salumi e vino prevedendo addirittura etichette allarmistiche sulle bottiglie come per i pacchetti di sigarette» lo ha denunciato il presidente Coldiretti, Ettore Prandini. Il riferimento è al Piano d'azione per migliorare la salute dei cittadini europei, che oggi la commissione presenterà alla vigilia della Giornata mondiale contro il cancro.

Chiarella a pag. 21

Nordio: Palamara ha parlato, ma col freno

La riforma Bonafede è solo da cancellare



La giustizia è una bomba a orologeria. «Palamara non ha detto tutto, e avrebbe fatto meglio a dirlo prima. Ma quello che ha detto - e anche quello che sta tacendo - rivela una realtà che noi magistrati conosciamo perfettamente: lo strapotere delle correnti, il merimonio delle cariche, le interferenze reciproche tra giustizia e politica». Così Carlo Nordio, ex procuratore aggiunto di Venezia. «Solo una Commissione parlamentare d'inchiesta può fare chiarezza». E sulla trattativa per il governo: «La riforma Bonafede è una schifezza ignobile e incostituzionale, resta solo da cancellarla, non c'è nessun lodo da fare».

Ricciardi a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

Solo un personaggio intelligente, filosofo di professione e che ha a lungo militato a sinistra come Massimo Cacciari poteva fare, in poche parole su ItaliaOggi, un ritratto così veritiero del Pd. Ha infatti detto ad Alessandro Ricciardi: «Il Pd non è un partito, è un insieme di uomini di partito il cui unico collante è il potere. Deve restare al governo per esistere. Infatti dove non è al governo, come in alcune regioni del Nord, vive uno smarrimento completo, hanno zero base sociale. Se nella l'alleanza con i 5 stelle, i pd che fanno Non hanno strategia, non hanno anima». Cacciari prosegue: «Spero che Zingaretti riprendesse in mano la situazione dell'organizzazione, dalla classe dirigente a livello locale, non ha fatto nulla o non ha potuto fare nulla». Sono mesi male anche i 5M: «Non possono permettersi nessun altro premier rispetto a Conte, o non vedo, ragionevolmente, come possano finire». La ragione della crisi è tutta qui. In poche parole.

TOGETHER TO COMPETE

IL NETWORK NOVERIM PER I PROFESSIONISTI

OLTRE 300 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO

CRESCI INSIEME A NOI!

JOIN US ON NOVERIM.IT **800 08 05 71**

TOGETHER TO COMPETE TOGETHER TO WIN

Con «I mandati anti-Covid» a € 9,00 in più; Con «L'Alleanza delle Forze Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto risorse» a € 4,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «Le nuove regole per studi e molatri» a € 8,00 in più; Con «Tuir 2021» a € 9,00 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 3 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Toscana, è allarme sicurezza

Gli operai, il rider In tre giorni tre morti sul lavoro

Bini e Vetusti a pagina 14



In Umbria la variante brasiliana

All'ospedale di Perugia 70 positivi

Pontini a pagina 15



TOCCA A LUI



La scelta inevitabile
Un governo di salvezza nazionale

Raffaele Marmo

Un tracollo del Pil da economia di guerra. Un disastro occupazionale che ha visto bruciare 100 mila posti di lavoro solo a dicembre, con donne e giovani a pagare il prezzo più elevato. Un Paese allo stremo, senza certezze sui due più potenti fattori di ripresa: il vaccino e il Recovery Plan. La premessa è netta. La conseguenza, altrettanto netta: l'ha tratta esemplarmente il Presidente della Repubblica.

Continua a pagina 2

ARRIVA DRAGHI
Fico getta la spugna
Drammatico appello di Mattarella ai partiti
«Crisi e virus, no al voto
Serve un governo forte»

Coppari, Comelli, Colombo, Polidori e G. Rossi da pagina 3 a pagina 7

DALLE CITTÀ

Firenze

Auto pirata travolge e uccide uno scooterista

Spano in Cronaca

Firenze

Caso Astori, parla la compagna: ci sono altre perizie

Servizio in Cronaca

Firenze

La nuova frontiera delle edicole Venderanno anche prodotti a km zero

Ciardi a pagina 17

Fiorentina

Che stangata per Milenkovic Scatta il ricorso

Galli nel Qs



Ancora confusione e procedure diverse

Vaccini over 80, è il caos Regioni in ordine sparso

Servizi da p. 8 a p. 11



All'oppositore di Putin due anni e mezzo di cella

Condannato Navalny Ue e Usa contro lo Zar

Giardina a pagina 18

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

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Evitare il tuo farmaco. Se continui a sentirsi male dopo l'ultima dose di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 03/09/2020.





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 28

Mercoledì 3 febbraio 2021

In Italia € 1,50



—“—
 Avverto il dovere di rivolgere un appello a tutte le forze politiche in Parlamento perché conferiscano la fiducia a un governo di alto profilo non identificato in alcuna formula politica e che faccia fronte con tempestività a gravi emergenze non rinviabili
 Sergio Mattarella
 Presidente della Repubblica
 —”



ALESSANDRO DI MEO / AFP

LA SVOLTA DEL QUIRINALE

L'editoriale

La posta in gioco

di **Maurizio Molinari**

Davanti all'implosione della maggioranza ed al fallimento dei partiti nel far fronte all'emergenza nazionale innescata dalla pandemia del Covid 19 il presidente della Repubblica Sergio Mattarella indica la strada di un governo istituzionale e vede in Mario Draghi il premier europeo di cui l'Italia ha bisogno per risollevarsi. È un momento drammatico ed al tempo stesso di speranza per il nostro Paese.

● continua a pagina 29

L'ora di Draghi

Fico conclude il suo mandato senza una maggioranza politica
 Il capo dello Stato esclude il voto e affida il governo all'ex banchiere
 Forza Italia valuta il sostegno. Grillini e Lega si spaccano

di **Boeri, Ceccarelli, Folli, Greco, Lauria, Lopapa, Milella, Perotti, Pucciarelli, Tito, Vecchio e Vitale** ● da pagina 2 a pagina 11 e alle pagine 28 e 29

Il protagonista

La missione di SuperMario dalla Bce a Palazzo Chigi

di **Francesco Manacorda**
● a pagina 4

I duellanti

Renzi affonda il premier che pensa a un suo partito

di **Ciriaco e Cuzzocrea**
● alle pagine 6 e 7

Il personaggio

L'esploratore smarrito nel suo labirinto

di **Francesco Merlo**
● a pagina 10

SCARPA

La cultura

La bellezza della nostra piccola vita

di **Eugenio Scalfari**

Riprendo qui le considerazioni uscite su *Repubblica* di lunedì, in parte riproposte dal mio libro *Incontro con Io*. Si dice che nel momento della morte, nell'ultimo istante di lucidità che ci resta, l'intera vita si ripresenti di colpo tutta insieme.

● alle pagine 32 e 33

Gli Usa: liberatelo subito



Russia, Navalnyj condannato a 3 anni e mezzo

di **Castelletti e Rampini**
● alle pagine 14 e 15

Il racconto

Stare distanti nel tempo di Dracula

di **Chiara Valerio**

La distanza come molte cose umane è una convenzione. "Distanza" è una delle parole più pronunciate nell'ultimo anno: "distanza sociale", che è poi una distanza fisica, e "a distanza" per intendere la scuola per via telematica, il lavoro da casa.

● a pagina 13

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821; Fax 06/49822923 - Soci: Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Croazia € 2,2 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con 100 anni di Sinistra € 16,40

NZ



Navalny Condanna a 2 anni e 8 mesi
Il mondo si ribella: "Putin, liberalo"

AGLIASTRO E ZAFISOVA - PP. 18-19

Ambiente Da Amalfi al Pacifico
Crollano le strade dei sogni

- P. 15 COMMENTO DI MAURIZIO DE GIOVANNI - P. 23



Il caso Torino viterà ai senzatetto
di tenere accanto a sé un cane

POLETTO E UN COMMENTO DI VERONICA PIVETTI - PP. 16-23



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 33 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

L'ANGELO DI NEVE di RAGNAR JÓNASSON • Domani in edicola
BRIVIDO NOIR

L'EDITORIALE

PER L'ITALIA E' L'ULTIMA CHIAMATA

MASSIMO GIANNINI

Persino in questa Italia, avvinta nell'emergenza permanente, l'impensabile diventa forse possibile. Oggi Mario Draghi salirà dunque al Colle. Per ricevere l'incarico e salvare un Paese incagliato nelle secche della pandemia e dell'economia. Al fondo di una crisi di governo degenerata in crisi di sistema, il Capo dello Stato ha trovato la soluzione più forte, più alta, più credibile. Dobbiamo essere grati una volta di più a Sergio Mattarella. In due minuti ha spazzato via due mesi di penose e indecorose camarille di una coalizione esausta. E ha indicato la via più convincente per scongiurare elezioni anticipate e mettere in sicurezza la campagna vaccinale e il Recovery Plan. Ci sarà tempo per riflettere sui vincitori e i vinti di questa partita di Palazzo. Su come sia stato possibile che il principale generatore del problema, cioè Renzi, sia stato anche il più abile a suggerire la soluzione. Su come a sinistra la scelta più "rivoluzionaria" il Pd non l'abbia propiziata ma l'abbia subita, incatenandosi a Conte come "unico punto di riferimento dei progressisti". Su come a destra l'unico ad agire nell'interesse nazionale sia stato il vecchio Berlusconi. Quello che conta è solo il Paese. Nel totale fallimento della politica, sconfitta ancora una volta dalla tecnica, dobbiamo augurarci che il tentativo Draghi riesca: non vogliamo neanche immaginare che i partiti, dopo la figura meschina fatta finora, possano sfuggire ancora alle loro responsabilità. È l'ultima speranza che abbiamo, per garantire ai nostri figli un futuro migliore, incardinato ai valori e ai destini delle liberaldemocrazie europee. Ora ci è più chiaro il senso del messaggio di Capodanno sul "tempo dei Costruttori". Grazie alla saggezza del presidente della Repubblica, e nonostante la colpevolezza della classe politica, quel tempo è forse arrivato.

SI SBLOCCA LA CRISI DI GOVERNO: OGGI IL PRESIDENTE MATTARELLA INCARICA MARIO DRAGHI



I costruttori

L'ANALISI

HA SALVATO L'EUROPA ORA CURERÀ IL PAESE

MARCELLO SORGI

L'Appello che in tono drammatico il Presidente Mattarella ha rivolto a tutte le forze politiche perché consentano la nascita di "un governo di alto profilo, non identificato con nessuna formula politica", guidato da Draghi, chiude la prima fase della crisi e inaugura la seconda, incerta, come quella appena conclusa. - P. 23

IL PERSONAGGIO

ECCO SUPERMARIO TUTTO È POSSIBILE

ALESSANDRO BARBERA

Fino all'ultimo non pensava sarebbe finita così. Nemmeno se lo augurava, perché sapeva che la chiamata sarebbe stata l'ennesima sconfitta della politica. Poi le telefonate dal Quirinale, almeno due nelle ultime ore, hanno convinto Draghi a mettere da parte le riserve. «Accetto, purché la maggioranza sia ampia», ha detto di recente a chi gli ha parlato. - P. 3

LE INTERVISTE

PRODI: DAL MALE NASCE LA SVOLTA

PAOLO GRISERI

Questa volta il professore affida la sintesi al latino: «Ex malo, bonum», dalla disgrazia una soluzione positiva. Romano Prodi parla, naturalmente, dell'affidamento a Mario Draghi dell'incarico di formare un nuovo governo «di altro profilo istituzionale», la svolta per molti imprevedibile di una delle più drammatiche crisi politiche della storia repubblicana. - P. 5

CACCIARI: È FALLITO IL CETO POLITICO

ANDREA MALAGUTI

Così, dalla lampada di Aladino di Sergio Mattarella è uscito il genio Mario Draghi. Se non lui - divinità che tutti guardano come se volessero conquistarsi una simpatia che non pensano di meritare - chi? Anche se, come spiega Massimo Cacciari, la sua nomina certifica in modo definitivo il decesso di un ceto politico incapace di tutto. - P. 10

BUONGIORNO

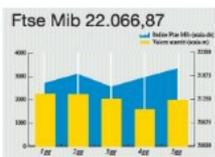
Uno degli aspetti migliori di SanPa, la docuserie sulla comunità di Vincenzo Muccioli, è che gli intervistati stanno seduti e gli intervistatori di fronte, secondo le regole di Netflix, le regole del giornalismo americano da cui nonostante tutto c'è ancora da imparare. Il sostantivo "intervista" prevede infatti due verbi: chiedere e concedere. Le interviste si chiedono e si concedono, non si pretendono e non si subiscono: si subisce un interrogatorio di polizia, al massimo. In SanPa non ci sono giornalisti podisti all'inseguimento dell'interlocutore a cui far ingoiare il microfono affinché risponda a domande come lei è un pedofilo o lei è colluso con la mafia. Mi spiace che l'invitato delle Iene sia stato condannato da un giudice per aver riservato il trattamento a Guida Soncini, braccata sin sul pianerottolo

La schiena dritta

MATTIA FELTRI

di casa a telecamera spianata, ma non so come potesse scamparla. Qui non si tratta di diffamazione (è roba da Cambogia anni Settanta) che i giornalisti paghino con pene detentive anziché pecuniarie per i loro pensieri e i loro scritti bensì di violazione di domicilio e violenza privata. Mi spiace, poi, che un paio di generazioni di giornalisti siano venute su nell'ambizione di esibire la schiena dritta (che espressione orrenda) nel tallonamento armato della preda riluttante, e la riluttanza sarebbe la prova della colpevolezza, per cui più importuni più sei ganzo: non hanno ancora capito che a consumare le suole sono buoni tutti, il difficile è consumare il cervello. Ma in particolare mi spiace che certe ovvietà non vengano definite nelle redazioni, e tocchi sentirle in un'aula di tribunale.





BORSA +1,11% 1€ = \$1,2044

BORSE ESTERE	
Dow Jones	30.753 ▲
Nasdaq	13.649 ▲
S&P 500	3.241 ▲
Nikkei	28.305 ▲
Francfort	13.836 ▲
Zurigo	10.854 ▲
Londra	5.817 ▲
Parigi	5.993 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,2044 ▼
Euro-Sterlina	0,8504 ▼
Euro-Yen	126,46 ▼
Euro-Fr.Sv.	1,0808 ▼
Euro-Yuan	7,7798 ▼
INDICATORI	
Btp 10 Y	0,8486 ▲
Bond 10 Y	-0,0061 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	101,39 ▲
Euro-Bond	175,4 ▼
Flow Mib	23.000 ▲

Private equity, soltanto un fondo su quattro è interessato ai fattori Esg

Ricerca EY: il rischio per loro è perdere il treno degli asset manager che devono impiegare risorse in modo responsabile
Caroselli a pagina 15

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Off-White punta a un miliardo di ricavi nel medio termine

Sviluppo dell'online e nuovi store fisici nei piani per il 2021
Bottoni e Roncato in MF Fashion
Anno XXXIII n. 023
Mercoledì 3 Febbraio 2021
€2,00 *Classeditori*



Corriere della Sera - €5,00 | L'Espresso - €5,00 | Il Sole 24 Ore - €5,00 | L'Unità - €5,00 | La Repubblica - €5,00 | Il Giornale - €5,00 | L'Espresso - €5,00 | L'Unità - €5,00 | La Repubblica - €5,00 | Il Giornale - €5,00

CRISI AFFONDA IL TENTATIVO DI FICO, IL COLLE CHIAMA L'EX PRESIDENTE DELLA BCE

Draghi deve salvare l'Italia



Avrà un **compito** molto arduo: **battere** il Covid e ottenere i **fondi Ue** Mattarella ai partiti: **coesione**. Impossibili le **urne** con la pandemia
La **borsa** ignora l'addio al Conte Ter e fa +1%. Stabile lo **spread**

A WALL STREET TRADER IN RITIRATA: LA BOLLA GAMESTOP SI SGONFIA

L'ACCORDO LEGA-FONDI
Project Goal, ecco il piano che può dare ai private equity il comando sulla Serie A

RISCHIO DEFAULT
Banche-Mef, tavolo sulle garanzie di Mcc e Sace

IN ATTESA DEL NUOVO CEO
Elkann accelera sulla Ferrari elettrica ma il titolo fa -3% per le stime sul 2021

YOURgroup, la prima società italiana di Fractional Executive

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

Vuoi conoscerci meglio?

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

200 Partner

19 Practices

Presenza in Italia, Svizzera, Francia e UK.

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

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

Porto di Trieste sperimenta il preavviso merci in arrivo

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.



Campitelli e Giri tornano in comitato Traffici, meno 10 per cento

A. Zo.

Venezia Il loro no al bilancio lo scorso luglio aveva portato al commissariamento dell' Autorità di sistema portuale, anche se poi il ministro aveva deciso di confermare al vertice **Pino Musolino**, da loro contestato. Ma ora che **Musolino** se n' è andato a Civitavecchia e alla guida del Porto c' è Cinzia Zincone, i «defenestrati» Fabrizio Giri e Maria Rosaria Anna Campitelli rientrano a San Basilio dalla porta principale: ieri Città metropolitana e Regione Veneto, rispettivamente, li hanno rinominati per il comitato di gestione, che Zincone ha deciso di ricostituire in vista delle importanti decisioni che saranno da prendere nelle prossime settimane: una conferma dell' asse tra il governatore Luca Zaia e il sindaco di Venezia e di Ca' Corner Luigi Brugnaro. Sarà interessante capire come i due si comporteranno di fronte al futuro del project financing del terminal di Fusina, che è stato l' oggetto dello scontro estivo, visto che loro contestavano la revisione del piano economico-finanziario da parte di **Musolino**, ritenuto troppo favorevole ai privati. «Auguro all' ingegner Campitelli un buon lavoro per questo secondo, nuovo e importante incarico, sono convinto che ci sarà un gran lavoro di squadra - ha detto Zaia - I porti di Venezia e Chioggia attendono e necessitano di una progettualità bloccata troppo a lungo a causa della pandemia mondiale». I cui effetti sono evidenti alla luce dei dati diffusi ieri proprio dall' Autorità portuale. Lo scalo di Venezia nel 2020 ha perso 2,5 milioni di tonnellate (meno 10,3 per cento), mentre il calo di Chioggia sfiora addirittura un terzo: 409 mila tonnellate (-31%). A incidere moltissimo sul dato veneziano è soprattutto il crollo del carbone (addirittura meno 70 per cento), causato dal graduale abbandono da parte dell' Italia di questa fonte energetica: senza di essa il «rosso» sarebbe più contenuto, poco oltre il 6 per cento. In calo è però anche il settore container, che perde 64.394 teu (-10,8%), dopo che molte compagnie hanno ridotto l' offerta di stiva ed è stata chiusa la linea diretta con il Far East, che l' ente spera di recuperare al più presto, anche grazie agli escavi del canale Malamocco-Marghera, per renderlo agibile alle navi con grandi pescaggi. In calo del 76 per cento il traffico passeggeri dei traghetti, ma ovviamente il dato più impressionante è quello del settore crocieristico, che è rimasto praticamente fermo con 5.653 passeggeri rispetto al milione e 617 mila dell' anno precedente (meno 99,6%). A marzo le crociere potrebbero però tornare.



Voto segreto del Consiglio

E la Regione conferma Campitelli

VENEZIA Nessuna sorpresa nella nomina dei rappresentanti di Regione e Città metropolitana in seno al Comitato di gestione portuale. Ieri sera, verso le 20, il Consiglio regionale ha confermato con voto segreto Maria Rosaria Campitelli al Comitato di gestione portuale. Lo spoglio ha dato questo esito: 36 consiglieri a favore e 10 schede bianche. La conferma della Campitelli era stata richiesta dai capigruppo delle liste Lega e lista Zaia e non c' erano in ogni caso nominativi concorrenti. La Campitelli torna, quindi, ad affiancare Fabrizio Giri, nominato dalla Città Metropolitana, nell' organismo che affianca il vertice dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas), che guida gli scali di Venezia e di Chioggia, in questo momento rappresentato dalla commissaria Cinzia Zincone. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

entra nell' autorità

Porto di Venezia Zaia si congratula con Campitelli

ALB.SAL.

«Auguro all' ingegner Anna Campitelli un buon lavoro per questo secondo, nuovo e importante incarico nel comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico settentrionale (Porto di Venezia e Chioggia), che attende e necessita di una progettualità che è stata bloccata troppo a lungo a causa della pandemia mondiale da Covid-19». Con queste parole il presidente della Regione Veneto Luca Zaia si compiace della nomina di Maria Rosaria Anna Campitelli, avvenuta ieri su decisione del consiglio regionale. L' ingegner Campitelli è una donna dal curriculum solido e vanta di una esperienza indiscussa. --



Porti Venezia e Chioggia, Zaia: buon lavoro a bis di Campitelli

"Secondo nuovo mandato nel Comitato di Gestione"

Venezia, 2 feb. (askanews) - "Auguro all'ingegner Campitelli un buon lavoro per questo secondo, nuovo e importante incarico nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale (**Porto** di **Venezia** e Chioggia), che attende e necessita di una progettualità che è stata bloccata troppo a lungo a causa della pandemia mondiale da COVID 19". Con queste parole il Presidente della Regione Veneto Luca Zaia si compiace della nomina di Maria Rosaria Anna Campitelli, avvenuta oggi, martedì 2 febbraio, da parte del Consiglio regionale. "L'ingegner Campitelli - ha aggiunto il Presidente - è una donna dal curriculum solido e vanta di una esperienza indiscussa. Per questo spero e sono convinto che ci sarà un gran lavoro di squadra, che ci permetterà di affrontare in maniera tonica e veloce tutte le problematiche che riguardano la portualità in una visione di crescita e di consolidamento per una progettualità futura". Maria Rosaria Anna Campitelli era stata nominata nel 2017 con il medesimo incarico per cui è stata riconfermata oggi, in rappresentanza della Regione Veneto.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i dati del traffico merci e passeggeri nel 2020

Porto, gli effetti della pandemia Venezia -10,3 %, Chioggia - 31%

Brugnaro e Zaia confermano i loro rappresentanti nel Comitato di gestione gli stessi che ne facevano parte prima dello scioglimento deciso dal Ministero

GIANNI FAVARATO

Nel giorno in cui l' Autorità di Sistema Portuale rende noti i dati della prevedibile riduzione dei traffici marittimi a Venezia (-10,3% e Chioggia (-31%) nel 2020, in seguito alla crisi economia causata dalla pandemia, il sindaco Luigi Brugnaro e il governatore Luca Zaia comunicano i nomi dei loro rappresentanti nel Comitato di Gestione Portuale, sciolto l' anno scorso dal ministro Paola De Micheli per la mancata approvazione del bilancio consuntivo del 2019. Ieri, infatti, Città Metropolitana e Regione hanno comunicato i nomi dei loro rispettivi rappresentanti, Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli, gli stessi che li rappresentavano nel Comitato di Gestione sciolto con un decreto dal ministro dopo che quattro sedute, convocate per l' approvazione del bilancio dell' ente portuale lagunare, sono state dichiarate non valide per l' assenza dei componenti della Città Metropolitana di Venezia e della Regione del Veneto. Lo stesso decreto di scioglimento, nominava l' allora presidente dell' ente, **Pino Musolino**, commissario straordinario. A sollecitare la designazione dei due rappresentanti è stato, alla fine di dicembre, il commissario straordinario, Cinzia Zincone, succeduta a **Pino**

Musolino, nominato a capo del porto di Civitavecchia. In ambienti portuali più di qualcuno interpreta come una "sfida" al ministro De Miceli la riproposizione degli stessi nomi dei rappresentanti che avevano di fatto sfiduciato **Musolino**, negando la loro approvazione del bilancio 2019, contestando il Piano di Riequilibrio Finanziario da 9 milioni di euro della società del gruppo Mantovani che gestisce il terminal traghetti di Fusina, validato invece dagli ispettori del ministero. Resta da vedere se il ministero non avrà nulla da obiettare sui due nomi riproposti e il Comitato di Gestione potrà tornare a funzionare, senza ulteriori crisi istituzionali. A pesare sull' attività portuale non è solo la perdurante crisi economica causata dalla pandemia, ma anche il problema dell' accessibilità nautica e del pescaggio dei canali navigabili. Il 2020 si è chiuso con dati negativi, seppure in modo meno pesante che il altri porti italiani che hanno avuto un calo medio del 14,3%. Il porto di Venezia ha perso nel complesso 2,5 milioni tonnellate di merci (-10,3%), percentuale che si riduce (- 6,3) al netto dei minori traffici di carbone (-69%) ormai non più utilizzato dalla centrale Enel di Fusina. Peggio va il porto di Chioggia che ha perso 409 mila tonnellate (-31%). A Venezia i due terminal container hanno perso 64.394 Teu (-10,8%), mentre le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si sono attestate a -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) e il "general cargo" ha registrato un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (che diminuiscono del 6,6%) e i prodotti chimici che riportano una tenuta con un calo contenuto del 2%. Peggio di tutti è andato l' anno scorso il traffico passeggeri, con un calo del 76% a bordo dei traghetti, mentre per le navi da crociera, rimaste praticamente ferme quest' anno (-99,6%) con appena 5.653 passeggeri (prima dello scoppio della pandemia) rispetto a 1.617.000 registrati da Vtp nel 2019. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, meno perdite del previsto. Crollo solo dei passeggeri

'Nell' anno della pandemia Venezia cala del 10,3 per cento, contro il 14,3 della media degli scali italiani. Ma Chioggia è in picchiata

ELISIO TREVISAN

IL BILANCIO MESTRE Regione e Città Metropolitana riconfermano i loro rappresentanti nel Comitato di gestione del porto che affianca il presidente (attualmente il commissario) dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico** settentrionale (Adspmas). Fabrizio Giri, per la Città Metropolitana, è già stato nominato ieri mattina, mentre Maria Rosaria Campitelli è stata ratificata ieri sera dal Consiglio regionale come scriviamo nel pezzo collegato. Sono i protagonisti di una delle diatribe più pesanti sostenute dall' ex presidente ed ex commissario del Porto, Pino Musolino: il 18 giugno del 2019 Giri e la Campitelli votarono contro l' approvazione del bilancio consuntivo 2019, chiedendo di cancellare i 7 milioni appostati per la modifica del Piano economico finanziario (Pef) del Terminal traghetti di Fusina, considerandoli un regalo all' impresa Mantovani mentre, al contrario, per Musolino, fu un atto dovuto. LO STALLO La diatriba provocò uno stallo durato fino al 12 agosto 2020 quando il ministero dei Trasporti, dopo aver riconosciuto la regolarità del bilancio, revocò il presidente dell' Adspmas nominandolo commissario straordinario e sciogliendo il Comitato di gestione. Lo scorso dicembre Musolino è diventato presidente del Porto di Civitavecchia e il provveditore interregionale alle opere pubbliche, Cinzia Zincone, è stata nominata commissaria di Venezia fino alla nomina del nuovo presidente: è stata lei alla fine di dicembre a scrivere a Città Metropolitana e Regione affinché designino i loro rappresentanti nel Comitato di gestione «vista la necessità di garantire la continuità dell' azione amministrativa». Da qui la scelta di riconfermare Giri e Campitelli. Intanto sempre ieri l' Adspmas ha diffuso i dati relativi ai traffici dei porti lagunari nel 2020: nell' anno della pandemia Venezia perde 2,5 milioni di tonnellate (-10,3%), Chioggia circa 409 mila tonnellate (-31%). Il meno 10,3% di Venezia è inferiore al calo medio (-14,3%) dei porti italiani. E questo numero diminuisce ancora di più (al 6,3%) se si esclude il carbone: «Una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata, infatti, al crollo del carbone (-69,6%) causato dal graduale abbandono da parte dell' Italia di questa fonte energetica». In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi. Quanto a Chioggia, azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019, e in flessione del 10,4% quelle solide, con i prodotti per l' edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. In calo del 59,3% il general cargo. I DATI I numeri più pesanti arrivano naturalmente dal traffico passeggeri a Venezia: in calo del 76% quello dei traghetti e del 99,6% quello crocieristico con appena 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni del 2019. Nota dolente, infine, per i container: 64.394 meno del 2019 con un calo percentuale del 10,8%, anche a causa dei canali interrati che hanno portato all' abbandono della linea diretta con il Far East, e della decisione di molte compagnie che hanno ridotto l' offerta di stiva. Con gli escavi del canale Malamocco Marghera finalmente ripresi il Porto «intende recuperare nel più breve tempo possibile la linea con il Far East». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nel 2020 meno merci

Porti in difficoltà

VENEZIA - Secondo l' **Autorità** di **sistema** portuale del mare Adriatico Settentrionale nel 2020 Venezia ha perso nel complesso 2,5 milioni di tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone; Chioggia ha perso invece circa 409 mila tonnellate (-31%). Il calo del porto veneziano risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del Coronavirus sull' economia mondiale, il secondo semestre ha però visto un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell' anno, a confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore (-8,1%) nelle tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti, mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,6 milioni dell' anno precedente.



Porti: Venezia, nel 2020 perse 2,5 mln tonn. merci (-10,3%)

Pesa l'abbandono del carbone. Azzerate crociere e calo container

Nell'anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti veneziani confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019. Lo riferisce oggi l'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale**. Venezia perde nel complesso 2,5 milioni di tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, Chioggia perde invece circa 409 mila tonnellate (-31%). Il calo del porto veneziano risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del Coronavirus sull'economia mondiale, il secondo semestre ha però visto un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno, a confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore (-8,1%) nelle tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4,7%. Una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è infatti legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica; la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide - compreso il carbone - si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con +2,6%, mangimi e semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (-6,6%) e i prodotti chimici (-2%). Il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva, e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East, che l'Authority intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso lo scavo del canale Malamocco-Marghera. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti, mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,6 milioni dell'anno precedente. A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano dai prodotti chimici solidi (+5,7%) con 7.000 tonnellate. In calo del 59,3% anche il general cargo. (ANSA).

Porti: Venezia, nel 2020 perse 2,5 mln tonn. merci (-10,3%)
Pesa l'abbandono del carbone. Azzerate crociere e calo container

Nell'anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti veneziani confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019. Lo riferisce oggi l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale.

Venezia perde nel complesso 2,5 milioni di tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone. Chioggia perde invece circa 409 mila tonnellate (-31%). Il calo del porto veneziano risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale.

Nonostante gli effetti del Coronavirus sull'economia mondiale, il secondo semestre ha però visto un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno, a confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore (-8,1%) nelle tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4,7%. Una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è infatti legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica; la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%.

Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide - compreso il carbone - si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con +2,6%, mangimi e semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (-6,6%) e i prodotti chimici (-2%).

Il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva, e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East, che l'Authority intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso lo scavo del canale Malamocco-Marghera. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti, mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,6 milioni dell'anno precedente. A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano dai prodotti chimici solidi (+5,7%) con 7.000 tonnellate. In calo del 59,3% anche il general cargo. (ANSA).

Nel 2020 il porto di Venezia perde 2,5 mln tonnellate (-10,3%)

Nell'anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il porto di Venezia perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il porto di Chioggia perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%). Un calo, quello riportato dal porto veneziano (-10,3%) nel corso del 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del coronavirus sull'economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore con un calo pari all' -8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4,7%. Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell'intermediazione di merci del sistema portuale veneto. Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di Venezia, la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (che diminuiscono del 6,6%) e i prodotti chimici che riportano una tenuta con un calo contenuto del 2%. Sempre a Venezia, in calo il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all'andamento economico connesso all'emergenza sanitaria e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East che AdSP MAS intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi presso il Porto di Venezia hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesse all'operatività della linea diretta con il Far East. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest'anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell'anno precedente. A Chioggia, invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% con 7mila tonnellate sebbene, in termini assoluti, tale tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3% anche il general cargo.



Porto Venezia: nell' anno del Covid flessione contenuta dei traffici (-6,3%). Segnali positivi nel 4° trimestre

(FERPRESS) - **Venezia**, 2 FEB - Nell' anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il **porto** di **Venezia** perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il **porto** di Chioggia perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%). L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Il Nautilus

Venezia

AdSP MAS: NELL' ANNO DELLA PANDEMIA IL PORTO DI VENEZIA REGISTRA UNA FLESSIONE CONTENUTA DEI TRAFFICI (-6.3%) AL NETTO DEL CARBONE

SIGNIFICATIVI SEGNALI POSITIVI NEL QUARTO TRIMESTRE

Redazione

Venezia-Nell'anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il **porto** di **Venezia** perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il **porto** di Chioggia perde, invece, circa 409 tonnellate (-31%). Un calo, quello riportato dal **porto** veneziano (-10.3%) nel corso del 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14.3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del coronavirus sull'economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il **porto** di **Venezia** registra la diminuzione minore con un calo pari all' -8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4.7%. Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell'intermediazione di merci del sistema portuale veneto.

Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di **Venezia**, la flessione dei traffici del **porto** veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (che diminuiscono del 6,6%) e i prodotti chimici che riportano una tenuta con un calo contenuto del 2%. Sempre a **Venezia**, in calo il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all'andamento economico all'emergenza sanitaria e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East che AdSP MAS intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi presso il **Porto** di **Venezia** hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesse all'operatività della linea diretta con il Far East. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest'anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell'anno precedente. A Chioggia, invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel **porto** nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% con 7 mila tonnellate sebbene, in termini assoluti, tale tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3% anche il general cargo.





Porto di Venezia, nel 2020 perse 2,5 mln tonn. merci (-10,3%)

Pesa l'abbandono del carbone. Azzerate le crociere e in calo i container.

Il porto di Venezia. L' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico Settentrionale** ha diffuso il bilancio di attività del 2020 del porto di Venezia e di Chioggia che vede un deciso calo di attività rispetto al 2019, complice i vincoli e i blocchi all'attività di buona parte dell'attività **portuale** ad iniziare dal movimento crocieristico, praticamente azzerato. Il porto di Venezia perde nel complesso 2,5 milioni di tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, Chioggia perde invece circa 409.000 tonnellate (-31%). Il calo del porto veneziano risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del Coronavirus sull'economia mondiale, il secondo semestre ha però visto un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno, a confronto con gli stessi periodi del 2019. Nel quarto trimestre 2020 il porto di Venezia registra la diminuzione minore (-8,1%) nelle tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4,7%. Una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica. Al netto di quest'aspetto, la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461.000 tonnellate), quelle solide - compreso il carbone - si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844.000 tonnellate). In controtendenza, con +2,6%, mangimi e semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (-6,6%) e i prodotti chimici (-2%). Il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva, e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East, che l'**Autorità portuale** intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso lo scavo del canale Malamocco-Marghera per superare il divieto di passaggio nel bacino di San Marco. In calo del 76% anche il traffico passeggeri dei traghetti, mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,6 milioni dell'anno precedente. A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65.000 tonnellate. Segnali positivi arrivano dai prodotti chimici solidi (+5,7%) con 7.000 tonnellate. In calo del 59,3% anche il general cargo. Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de 'Il NordEst Quotidiano', consultate i canali social: Telegram <https://t.me/ilnordest> Twitter <https://twitter.com/nestquotidiano> LinkedIn <https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/> Facebook <https://www.facebook.com/ilnordestquotidiano/> © Riproduzione Riservata.



Informare

Venezia

Nel quarto trimestre del 2020 il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -8,4%

Nell'intero anno sono state movimentate 22,4 milioni di tonnellate di carichi (-10,3%). Nel periodo ottobre-dicembre dello scorso anno il **porto di Venezia** ha movimentato 5,78 milioni di tonnellate di merci, volume che rappresenta un calo del -8,4% sul quarto trimestre del 2019 e il nono dato percentuale negativo consecutivo di variazione trimestrale del traffico. Le sole merci allo sbarco sono ammontate a 4,47 milioni di tonnellate (-7,9%) e quelle all'imbarco a 1,31 milioni di tonnellate (-8,2%). Complessivamente nel settore delle merci varie il traffico è stato di 2,24 milioni di tonnellate (-6,6%), incluse 1,31 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-8,2%) realizzate con una movimentazione di container pari a 134mila teu (-9,1%), 390mila tonnellate di rotabili (-12,4%) e 536mila tonnellate di altre merci varie (+2,4%). Più accentuata la flessione segnata dal settore delle rinfuse secche nel quale il traffico è stato di 1,35 milioni di tonnellate (-21,7%), di cui 394mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+0,3%), 302mila tonnellate di prodotti metallurgici (-37,2%), 172mila tonnellate di cereali (-26,8%), 94mila tonnellate di carboni (-70,1%), 88mila tonnellate di minerali (-10,3%), 25mila tonnellate di prodotti chimici (-19,3%) e 275mila tonnellate di altre rinfuse solide (+59,7%). In lieve crescita, invece, le rinfuse liquide con un totale di 2,19 milioni di tonnellate (+0,2%), di cui 1,81 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,3%), 314mila tonnellate di prodotti chimici (+9,1%) e 65mila tonnellate di altri carichi liquidi (+2,3%). Nell'intero 2020 il **porto veneziano** ha movimentato globalmente 22,40 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -10,3% sull'anno precedente, di cui 17,37 milioni di tonnellate allo sbarco (-11,1%) e 5,03 milioni di tonnellate all'imbarco (-7,5%). Nel comparto delle merci varie il totale è stato di 8,87 milioni di tonnellate (-8,6%), di cui 5,09 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-10,4%) realizzati con una movimentazione di contenitori pari a 529mila teu (-10,8%), 1,62 milioni di tonnellate di carichi rotabili (-8,3%) e 2,16 milioni di tonnellate di altre merci varie (-4,5%). Nel segmento delle rinfuse solide sono state movimentate 4,97 milioni di tonnellate (-20,4%), incluse 1,57 milioni di tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+2,6%), 1,50 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (-6,6%), 434mila tonnellate di carboni (-69,6%), 333mila tonnellate di cereali (-49,6%), 319mila tonnellate di minerali e cementi (-14,3%), 120mila tonnellate di prodotti chimici (-2,0%) e 697mila tonnellate di altre rinfuse secche (+32,2%). Lo scorso anno le rinfuse liquide sono diminuite del -5,1% a 8,56 milioni di tonnellate, di cui 7,16 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-4,8%), 1,17 milioni di tonnellate di prodotti chimici (-0,3%) e 233mila tonnellate di altri carichi liquidi (-27,9%). Se, infine, lo scorso anno gli effetti della pandemia di Covid-19 sulle attività portuali hanno avuto un impatto dirimpente in particolare nel segmento delle crociere, con soli 6mila passeggeri movimentati (-99,6%), anche il traffico dei traghetti - oltre che quello delle merci - ha subito una rilevante contrazione con soli 47mila passeggeri movimentati (-54,4%).



2 febbraio 2021

Nel quarto trimestre del 2020 il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -8,4%

Nell'intero anno sono state movimentate 22,4 milioni di tonnellate di carichi (-10,3%)

Nel periodo ottobre-dicembre dello scorso anno il porto di Venezia ha movimentato 5,78 milioni di tonnellate di merci, volume che rappresenta un calo del -8,4% sul quarto trimestre del 2019 e il nono dato percentuale negativo consecutivo di variazione trimestrale del traffico. Le sole merci allo sbarco sono ammontate a 4,47 milioni di tonnellate (-7,9%) e quelle all'imbarco a 1,31 milioni di tonnellate (-8,2%).

Complessivamente nel settore delle merci varie il traffico è stato di 2,24 milioni di tonnellate (-6,6%), incluse 1,31 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-8,2%) realizzate con una movimentazione di container pari a 134mila teu (-9,1%), 390mila tonnellate di rotabili (-12,4%) e 536mila tonnellate di altre merci varie (+2,4%). Più accentuata la flessione segnata dal settore delle rinfuse secche nel quale il traffico è stato di 1,35 milioni di tonnellate (-21,7%), di cui 394mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+0,3%), 302mila tonnellate di prodotti metallurgici (-37,2%), 172mila tonnellate di cereali (-26,8%), 94mila tonnellate di carboni (-70,1%), 88mila tonnellate di minerali (-10,3%), 25mila tonnellate di prodotti chimici (-19,3%) e 275mila tonnellate di altre rinfuse solide (+59,7%).

In lieve crescita, invece, le rinfuse liquide con un totale di 2,19 milioni di tonnellate (+0,2%), di cui 1,81 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,3%), 314mila tonnellate di prodotti chimici (+9,1%) e 65mila tonnellate di altri carichi liquidi (+2,3%).

Nell'intero 2020 il porto veneziano ha movimentato globalmente 22,40 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -10,3% sull'anno precedente, di cui 17,37 milioni di tonnellate allo sbarco (-11,1%) e 5,03 milioni di tonnellate all'imbarco (-7,5%).

Nel comparto delle merci varie il totale è stato di 8,87 milioni di tonnellate (-8,6%), di cui 5,09 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-10,4%) realizzati con una movimentazione di contenitori pari a 529mila teu (-10,8%), 1,62 milioni di tonnellate di carichi rotabili (-8,3%) e 2,16 milioni di tonnellate di altre merci varie (-4,5%).

Nel segmento delle rinfuse solide sono state movimentate 4,97 milioni di tonnellate (-20,4%), incluse 1,57 milioni di tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+2,6%), 1,50 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (-6,6%), 434mila tonnellate di carboni (-69,6%), 333mila tonnellate di cereali (-49,6%), 319mila tonnellate di minerali e cementi (-14,3%), 120mila tonnellate di prodotti chimici (-2,0%) e 697mila tonnellate di altre rinfuse secche (+32,2%).

Lo scorso anno le rinfuse liquide sono diminuite del -5,1% a 8,56 milioni di tonnellate, di cui 7,16 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-4,8%), 1,17 milioni di tonnellate di prodotti chimici (-0,3%) e 233mila tonnellate di altri carichi liquidi (-27,9%).

Se, infine, lo scorso anno gli effetti della pandemia di Covid-19 sulle attività portuali hanno avuto un impatto dirimpente in particolare nel segmento delle crociere, con soli 6mila passeggeri movimentati (-99,6%), anche il traffico dei traghetti - oltre che quello delle merci - ha subito una rilevante contrazione con soli 47mila passeggeri movimentati (-54,4%).

Porto di Venezia
Esclusione annuale del traffico delle merci

• Traffico delle merci; • Crociere; • Traghetti; • Altre attività

NELL'ANNO DELLA PANDEMIA IL PORTO DI VENEZIA REGISTRA UNA FLESSIONE CONTENUTA DEI TRAFFICI, SIGNIFICATIVI SEGNALI POSITIVI NEL QUARTO TRIMESTRE

Venezia, 2 febbraio 2021 Nell'anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il porto di Venezia perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il porto di Chioggia perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%). Un calo, quello riportato dal porto veneziano (-10.3%) nel corso del 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14.3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del coronavirus sull'economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore con un calo pari all' -8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4.7%. Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell'intermediazione di merci del sistema portuale veneto. Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di Venezia, la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (che diminuiscono del 6,6%) e i prodotti chimici che riportano una tenuta con un calo contenuto del 2%. Sempre a Venezia, in calo il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all'andamento economico connesso all'emergenza sanitaria e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East che **AdSP MAS** intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi presso il Porto di Venezia hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesse all'operatività della linea diretta con il Far East. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest'anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell'anno precedente. A Chioggia, invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% con 7mila tonnellate sebbene, in termini assoluti, tale tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3% anche il general cargo.



Informazioni Marittime

Venezia

Porto di Venezia, nel 2020 cresce il traffico dei mangimi

Per il sistema portuale veneto è stato l'anno dell'abbandono di un servizio marittimo asiatico, del crollo della domanda di carbone e della pandemia

Meno 10,3 per cento di traffico a **Venezia**, meno 31 a Chioggia, anche se il tutto è al di sotto della media italiana. Cresce principalmente la movimentazione di mangimi. Il 2020 del sistema portuale della Laguna si riassume così, come riportano i dati ufficiali dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale sull'anno segnato dalla pandemia. Il **porto** di **Venezia** perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone. Il **porto** di Chioggia perde circa 409 mila tonnellate (-31%). Il calo di **Venezia** è inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani, «comparabili - sottolinea l'Adsp - sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale». Il rimbalzo, riflettendo quello delle economie di tutto il mondo, c'è stato nella seconda metà del 2020. In particolare, il quarto trimestre vede la flessione delle merci in tonnellate attenuarsi a -8,1 per cento, il che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4,7 per cento. Il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nel **porto** di **Venezia**, visto che rappresenta una rilevante porzione del traffico perduto, merce in calo del 69,6 per cento nel 2020 ma non solo per il drastico taglio dei consumi energetici ma anche per il graduale abbandono dell'Italia di questa fonte energetica, seguendo i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Per questo, se si toglie questo comparto, la flessione balza dal -10,3 al -6,3 per cento. Le rinfuse liquide segnano un -5,1 per cento (-461 mila tonnellate), quelle solide - che comprendono anche il carbone - si attestano sul -20,4 per cento (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6 per cento (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6 per cento, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre calano del 6,6 per cento le rinfuse siderurgiche e del 2 per cento i prodotti chimici. I container sono in flessione del 10,8 per cento, pari a 64,394 TEU, una riduzione dovuta a una generale riduzione dell'offerta di stiva, dall'incremento dei blank sailing, e in particolare per **Venezia** dall'abbandono di una linea diretta con l'Asia che l'AdSP intende recuperare «nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera». Una parte di queste perdite sono state tamponate dai servizi feeder di **Venezia**. Il traffico passeggeri è in calo del 76 per cento, quello crocieristico del -99,6 per cento, dove sono stati movimentati circa 5,653 passeggeri contro gli 1,6 milioni del 2019. Non bisogna dimenticare che **Venezia** è il secondo **porto** crocieristico italiano dopo quello della Capitale, Civitavecchia. A Chioggia, invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel **porto** nel 2019 e in flessione del 10,4 per cento le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7 per cento con 7 mila tonnellate sebbene, in termini assoluti, tale tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3 per cento anche il general cargo. - credito immagine in alto.



Flessione contenuta dei traffici a Venezia

Redazione

VENEZIA Il porto di Venezia registra una flessione contenuta dei traffici nel 2020, anno segnato dalla pandemia. Secondo i dati resi noti dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, infatti, le merci movimentate nei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il porto di Venezia perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il porto di Chioggia perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%). Porto di Venezia Un calo, quello riportato dal porto veneziano nel 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del coronavirus sull'economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore con un calo pari all' -8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4,7%. Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell'intermediazione di merci del sistema portuale veneto. Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di Venezia, la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (che diminuiscono del 6,6%) e i prodotti chimici che riportano una tenuta con un calo contenuto del 2%. Sempre a Venezia, in calo il settore container che perde 64.394 teu (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all'andamento economico connesso all'emergenza sanitaria e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East che **AdSp** MAS intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi presso il Porto di Venezia hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesse all'operatività della linea diretta con il Far East. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest'anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell'anno precedente. Porto di Chioggia A Chioggia, invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% con 7mila tonnellate sebbene, in termini assoluti, tale tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3%



anche il general cargo.



Il porto di Venezia registra una flessione contenuta dei traffici

Venezia, 2 febbraio 2021 - Nell' anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il **porto** di **Venezia** perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il **porto** di Chioggia perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%). Un calo, quello riportato dal **porto** veneziano (-10.3%) nel corso del 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14.3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del coronavirus sull' economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell' anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il **porto** di **Venezia** registra la diminuzione minore con un calo pari all' -8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, percentuale che, al netto dell' intermediazione di carbone , si consolida ad un valore pari a -4.7%. Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell' intermediazione di merci del sistema portuale veneto. Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell' Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di **Venezia**, la flessione e dei traffici del **porto** veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (che diminuiscono del 6,6%) e i prodotti chimici che riportano una tenuta con un calo contenuto del 2%. Sempre a **Venezia**, in calo il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all' andamento economico connesso all' emergenza sanitaria e in parte dall' abbandono della linea diretta con il Far East che AdSP MAS intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi presso il **Porto** di **Venezia** hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesse all' operatività della linea diretta con il Far East. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest' anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell' anno precedente. A Chioggia , invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel **porto** nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide , con i prodotti per l' edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% con 7mila tonnellate sebbene, in termini assoluti, tale tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3% anche il general cargo .



Venezia, calo contenuto dei traffici nel 2020. Segnali positivi nel quarto trimestre

Venezia Nell'anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il porto di Venezia perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il porto di Chioggia perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%). Un calo, quello riportato dal porto veneziano (-10,3%) nel corso del 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del coronavirus sull'economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore con un calo pari all' -8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4,7%. Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell'intermediazione di merci del sistema portuale veneto. Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di Venezia, la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (che diminuiscono del 6,6%) e i prodotti chimici che riportano una tenuta con un calo contenuto del 2%. Sempre a Venezia, in calo il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all'andamento economico connesso all'emergenza sanitaria e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East che **AdSP** MAS intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi presso il Porto di Venezia hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesse all'operatività della linea diretta con il Far East. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest'anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell'anno precedente. A Chioggia, invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% con 7mila tonnellate sebbene, in termini assoluti, tale tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3% anche il general cargo.



Veneto Report

Venezia

Porto di Venezia, perse 2,5 milioni di tonnellate di merci

La lunga crisi di Venezia continua . Nell' anno della pandemia i dati relativi ai traffici dei porti veneziani confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019. Oggi l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha confermato che la città nel complesso ha perso 2,5 milioni di tonnellate (-10,3%), mentre Chioggia circa 409 mila tonnellate (-31%). Il calo del porto veneziano risulta inferiore al calo medio (-14.3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del Coronavirus sull' economia mondiale, il secondo semestre ha però visto un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell' anno. Una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell' Italia di questa fonte energetica. Le rinfuse liquide (olio, petrolio e simili ndr) segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate), mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con +2,6%, mangimi e semi oleosi , mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (-6,6%) e i prodotti chimici (-2%). Il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l' offerta di stiva, e in parte dall' abbandono della linea diretta con il Far East, che l' Authority intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso lo scavo del canale Malamocco-Marghera . In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti , mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,6 milioni dell' anno precedente. A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l' edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano dai prodotti chimici solidi (+5,7%) con 7.000 tonnellate. In calo del 59,3% anche il general cargo. Resta tanto lavoro da fare, sperando che la situazione si normalizzi al più presto permettendo il ritorno regolare dei traffici.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Savona, Vado

Rimorchio, Savona a gara

Nei prossimi giorni la Capitaneria pubblicherà i contenuti. Sul piatto una concessione di quindici anni per 100 milioni di euro, con aggiornamento sessennale delle tariffe. Nell'attività di rimorchio inclusa anche quella per il Vado Gateway

Savona. Mancano pochi giorni alla pubblicazione del bando gara per il rinnovo della concessione dei servizi di rimorchio nei porti di Savona e Vado Ligure. Lo rende noto la Capitaneria di porto che a breve pubblicherà l'annuncio, dopo un iter istruttorio iniziato nel 2019. È la prima volta che in Italia un'autorità marittima mette a gara la concessione pluriennale del rimorchio portuale, in conseguenza della riforma del Codice dei contratti pubblici. In questo caso, il bando vale 100 milioni e prevede una concessione di 15 anni, con aggiornamento delle tariffe ogni sei anni anziché, come da prassi, ogni due. Nel servizio si terrà conto anche dell'attività della piattaforma Vado Gateway, il nuovo grande terminal container gestito da Maersk. È uno degli aspetti più delicati, perché il terminal non è a pieno regime e non è facile, alla luce dello scenario economico e sociale, fare previsioni attendibili. «L'indifferibile garanzia di sicurezza per la navigazione marittima e per lo scalo portuale è stato cardine per la redazione degli atti di gara, senza trascurare la competitività dello scalo», scrive la Guardia Costiera di Savona.

Il servizio, continua, «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). 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».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Mareggiata, appaltati i lavori per ripristinare le aree del porto distrutte

G. V.G. V.

L' **Autorità di sistema portuale** ha assegnato l' appalto per il ripristino definitivo delle aree del porto di Savona devastate dalla mareggiata del 31 ottobre 2018. I lavori saranno eseguiti dalla Cardi Costruzioni di Itri, in provincia di Latina, che ha presentato la proposta vincente con un importo di due milioni e 420 mila euro, offrendo un ribasso sull' asta del 28,49%. Alla gara avevano partecipato ben 264 imprese. L' intervento riguarderà il ripristino di strutture, piazzali e aree operative del porto di Savona, che erano state danneggiate dalla mareggiata del 31 ottobre 2018. In particolare, la Cardi Costruzioni dovrà ripristinare il terrapieno sud della diga foranea, ricostruendo il muro paraonde con dimensioni maggiori rispetto al precedente, che era stato scavalcato e seriamente danneggiato. La barriera verrà alzata fino a una quota di 8,8 metri sul livello del mare per uno sviluppo di 812 metri. L' ondata di maltempo aveva anche provocato la devastazione sui piazzali del Savona Terminal Auto, in cui centinaia di auto erano state distrutte da un incendio provocato dai corto circuiti causati dal mare. Nei prossimi giorni verrà concordata la data esatta di inizio lavori, ma a Palazzo San Giorgio si conta di poter dare il via a breve. --
G. V.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

savona

Mareggiata: lavori nelle aree portuali danneggiate

Assegnati i lavori di rifacimento dei piazzali del porto, del terrapieno Sud e del muro paraonde della diga foranea danneggiati dalla mareggiata del 30 ottobre 2018. Il bando dell' **Autorità di sistema** aveva una base di gara di 3,3 milioni di euro. Ad aggiudicarsi i lavori, per 2 milioni 420 mila euro, è stata la Cardi Costruzioni di Itri (Latina) che ha proposto un ribasso di base d' asta del 28,5%. Alla gara avevano partecipato 264 imprese di tutto il territorio nazionale ed erano state ammesse alla procedura 263 aziende. Il progetto presentato dall' **Autorità di sistema** prevede di intervenire sulle opere di difesa a mare del bacino portuale di Savona, al bacino Sud (nell' immediato del post mareggiata erano stati fatti dei lavori in somma urgenza per garantire di poter proseguire con l' operatività del porto). In particolare per la diga foranea è previsto, nei punti più esposti alla forza del mare, un rinforzo della scogliera e un innalzamento del il muro paraonde, fino a una quota di 8,8 metri sul livello del mare per uno sviluppo di 812 metri di lunghezza. Una parte dei lavori riguarderà poi la sistemazione dei piazzali del porto, invasi dall' acqua in seguito alla mareggiata di tre anni fa che aveva fatto ingenti danni. Le onde, scavalcando la diga foranea di Savona avevano invaso le banchine portuali, arrivando fino a sfondare i depositi di vino e olio di oliva e avevano completamente invaso il Savona Terminal Auto. In seguito alla mareggiata c' era anche stato in incendio che aveva distrutto centinaia di auto in attesa di essere imbarcate per l' estero. Tra i mezzi parcheggiati nel piazzale di Savona Terminal Auto c' erano anche circa 50 Maserati nuove di fabbrica. Un' indagine della Procura aveva poi stabilito che si era l' incendio era stato di un fatto accidentale. I lavori ai piazzali e al muraglione della diga foranea dovrebbero durare poco più di un anno. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Scaletto senza Scalini alle Fornaci, approvata mozione: "Nuova spiaggia a Zinola e no ad aumento canone demaniale"

"La mozione è un assist per l'amministrazione che si può valere del voto del consiglio comunale per sostenere che 'lo Scaletto non si tocca'"

Savona . Approvata con 26 voti favorevoli e un astenuto la mozione presentata dalla minoranza in consiglio comunale a Savona, rappresentata dal capigruppo Elisa Di Padova, Manuel Meles, Barbara Pasquali, Marco Ravera, Mauro Dell' Amico, Andrea Addis, con cui impegnano il sindaco e la giunta a mantenere lo scaletto alle fornaci, evitare l' aumento del canone demaniale e replicare lo stesso servizio a Zinola. "Lo scaletto senza scalini - spiega il consigliere del Partito Democratico Di Padova - è un progetto importantissimo sia dal punto della funzione sociale che dal punto di vista di un' ipotesi di filiera turistica. Le Fornaci sono il cuore di questo progetto. Sono stati tantissimi gli investimenti pubblici per realizzare questa spiaggia accogliente e aperta. Tutte le nuove strutture devono essere predisposte per quello che viene definito a livello europeo il tourism of all". "Lo Scaletto - spiega Di Padova - deve restare alla spiaggia delle Fornaci che presenta caratteristiche di fruibilità per le persone che vengono da fuori grazie alla vicinanza con la stazione e alla fermata dell' autobus. Vorremmo che la spiaggia di Zinola ospiti una seconda area per il tourism of all che porterebbe a un aumento dei posti di lavoro aumentando l' offerta del nostro litorale. La filiera turistica potrebbe accogliere la città di Savona come una città a misura di tutti". "L' amministrazione comunale - puntualizza l' assessore Santi che aveva già smentito la notizia - ha letto sul giornale di questo possibile spostamento dello Scaletto. Con il sindaco e l' assessore Zunato abbiamo subito contattato l' **autorità portuale** e chiesto un incontro che si è svolto due giorni dopo dove è emerso con estrema chiarezza che nessuno ha intenzione di spostare questo servizio dalle Fornaci. Io mi stupisco di questa mozione perché quando l' avete scritta la smentita era già stata fatta". "Questa mozione non rappresenta un' accusa all' amministrazione - interviene Manuel Meles, consigliere del Movimento Cinque Stelle -. Prendendo spunto da questa realtà, si potrebbe pensare di replicare il modello altrove così da essere il volano per iniziative di tipo sociale e attirare persone a Savona. Ribadiamo l' importanza di questa esperienza, anche per fare un ragionamento più ampio in vista del documento strategico del porto e il ritorno del litorale sotto il cappello amministrativo del Comune". "Non nascondiamoci dietro a un dito - commenta Barbara Di Pasquali di Italia Viva -, questo problema si presenta ogni anno in prossimità dell' estate. Io credo che questa mozione sia un assist per l' amministrazione che si può valere del voto del consiglio comunale per sostenere che 'lo Scaletto non si tocca', non vedo perché vedete la mozione in senso negativo". "E' importante - aggiunge il capogruppo della Lega Matteo Venturino - sostenere che sia necessario aumentare la disponibilità di questo servizio. Sollecitare l' **autorità portuale** secondo me è fondamentale". "Voglio sottolineare due aspetti - evidenzia il capogruppo di Rete a sinistra - Savona che vorrei Marco Ravera -: uno nel merito e uno nel metodo. Noi come opposizione cerchiamo di 'portare cosa succede in città' e la politica non si fa solo sui giornali. Questa è la sede della discussione delle questioni. Abbiamo puntato l' attenzione su questo tema in consiglio perché non bastano le precisazioni dei giornali, c' è un metodo da seguire ed è giusto affrontare la discussione in questa sede". "Quello scaletto è un fiore all' occhio - continua Ravera - e rafforzarlo con una presa di posizione è importante. La mozione aggiunge anche l' invito a sollecitare l'

The screenshot shows the IVG.it website interface. The main headline reads: "Scaletto senza Scalini alle Fornaci, approvata mozione: 'Nuova spiaggia a Zinola e no ad aumento canone demaniale'". Below the headline, there is a sub-headline: "La mozione è un assist per l'amministrazione che si può valere del voto del consiglio comunale per sostenere che 'lo Scaletto non si tocca'". The article text mentions the names of the council members: Elisa Di Padova, Manuel Meles, Barbara Pasquali, Marco Ravera, Mauro Dell' Amico, and Andrea Addis. The article discusses the importance of the beach for the tourism of all and the need to maintain the service at the Fornaci.

Autorità Portuale di replicare l' esperienza a Zinola e attivarsi per evitare l' aumento del canone demaniale". "E' sempre utile discutere su problematiche della città - risponde Santi - ma si discute se c' è il problema. Per la nuova area attrezzata di Zinola, io voglio ribadire che l' **Autorità portuale** ha dichiarato sia a noi come Comune che alla



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

cooperativa che gestisce lo scaletto la massima disponibilità a discuterne e fare una succursale dello scaletto anche a Zinola o trovare un' altra soluzione". "Ribadisco - interviene Dell' Amico - quello che segnalato il collega Meles che sarebbe opportuno che non sia più sotto il controllo dell' autorità portuale ma ritornasse sotto il controllo del Comune". "Se siamo tutti d' accordo - conclude Di Padova - sull' importanza dello scaletto e dell' importanza di dotare Zinola come Fornaci e di impegnarsi con Autorità portuale per non far aumentare il canone saremmo tutti d' accordo e unanimi nell' approvare la mozione".

Mascia (Fi): salviamo le imprese del nodo di San Benigno

Super User

L' avvocato Mascia di Forza Italia Con un interrogazione a risposta immediata il Capogruppo di Forza Italia a Palazzo Tursi Mario Mascia ha chiesto all' amministrazione un aggiornamento sullo "Stato delle trattative in corso con ASP - **Autorità** del **Sistema** Portuale - per consentire alle imprese insediate nella zona del nodo di San Benigno di continuare la loro attività in loco". Gli ha risposto per la Giunta l' Assessore all' Urbanistica Simonetta Cenci, per cui "L' Autorita' di **Sistema** Portuale si attivera', nel rispetto delle procedure di legge, a dare concessione per periodi la cui durata potra' variare da due a quattro anni. I presupposti per applicare anche al caso in esame la disciplina di carattere generale del PUC, il quale promuove trasformazioni graduali e rispettose delle realtà esistenti, consentendo alle attività già insediate al momento della sua adozione - anche quando le stesse si configurino come non ammesse - di continuare ad esistere fino alla loro spontanea cessazione, permettendo loro i necessari adeguamenti tecnologici e funzionali. In tal senso dunque il Comune ha rappresentato ad **Autorità** Portuale la propria disponibilità a valutare favorevolmente il rinnovo delle concessioni agli attuali titolari secondo le modalità usualmente utilizzate superando gli elementi che sino ad oggi avevano portato al rilascio di concessioni temporanee e per periodi molto brevi". "È una bella notizia per le imprese, per i lavoratori e per le loro famiglie" commenta Mascia "ora più che mai hanno bisogno di certezze sul futuro e l' amministrazione del Sindaco Bucci dimostra ancora una volta di essere dalla loro parte". Avv. Mario David Mascia Commissario Forza Italia Grande Città di Genova.

genova si

NOTIZIE POLITICA ECONOMIA FOOD MODA GONSP SPORT CULTURA

SPETTACOLI

Mascia (Fi): salviamo le imprese del nodo di San Benigno

Con un'interrogazione a risposta immediata il Capogruppo di Forza Italia a Palazzo Tursi Mario Mascia ha chiesto all'amministrazione un aggiornamento sullo "Stato delle trattative in corso con ASP - Autorità del Sistema Portuale - per consentire alle imprese insediate nella zona del nodo di San Benigno di continuare la loro attività in loco".

Gli ha risposto per la Giunta l'Assessore all'Urbanistica Simonetta Cenci, per cui "L'Autorità di Sistema Portuale si attiverà, nel rispetto delle procedure di legge, a dare concessione per periodi la cui durata potrà variare da due a quattro anni.

I presupposti per applicare anche al caso in esame la disciplina di carattere generale del PUC, il quale promuove trasformazioni graduali e rispettose delle realtà esistenti, consentendo alle attività già insediate al momento della sua adozione - anche quando le stesse si configurino come non ammesse - di continuare ad esistere fino alla loro spontanea cessazione, permettendo loro i necessari adeguamenti tecnologici e funzionali.

In tal senso dunque il Comune ha rappresentato ad Autorità Portuale la propria disponibilità a valutare favorevolmente il rinnovo delle concessioni agli attuali titolari secondo le modalità usualmente utilizzate superando gli

Mascia (FI): "Salviamo le imprese del nodo di San Benigno"

Con un'interrogazione il capogruppo di Forza Italia ha chiesto un aggiornamento sullo stato delle trattative in corso con Asp

Con un'interrogazione a risposta immediata il capogruppo di Forza Italia a Palazzo Tursi Mario Mascia ha chiesto all'amministrazione un aggiornamento sullo "Stato delle trattative in corso con Asp (Autorità di sistema portuale) per consentire alle imprese insediate nella zona del nodo di San Benigno di continuare la loro attività in loco". Gli ha risposto per la Giunta l' assessora all'Urbanistica Simonetta Cenci secondo la quale "L' Asp s' attiverà nel rispetto delle procedure di legge nel dare concessione per periodi la cui durata potrà variare da due a quattro anni; i presupposti per applicare anche al caso in esame la disciplina di carattere generale del Puc che promuove trasformazioni graduali e rispettose delle realtà esistenti consentendo alle attività già insediate al momento della sua adozione, anche quando le stesse si configurino come non ammesse, di continuare ad esistere fino alla loro spontanea cessazione permettendo loro i necessari adeguamenti tecnologici e funzionali. In tal senso dunque il Comune ha rappresentato ad Asp la propria disponibilità a valutare favorevolmente il rinnovo delle concessioni agli attuali titolari secondo le modalità usualmente utilizzate superando gli elementi che sino ad oggi avevano portato al rilascio di concessioni temporanee e per periodi molto brevi". "È una bella notizia per le imprese, per i lavoratori e per le loro famiglie - ha commentato Mascia - ora più che mai hanno bisogno di certezze sul futuro e l'amministrazione del sindaco Bucci dimostra ancora una volta di essere dalla loro parte".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

l' audizione di signorini alla camera

«Diga di Genova, via ai lavori da marzo 2022»

ALBERTO GHIARA

Genova Aggiudicazione entro ottobre 2021 e avvio dei lavori della prima fase della nuova diga foranea di Genova fra marzo e aprile 2022, con completamento nel 2026: è questo il cronoprogramma che il presidente dell' **Autorità** di **sistema** di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, nella sua prima uscita pubblica da commissario dell' opera, ha delineato ieri in audizione di fronte alle commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera. Signorini ha detto che si continua a lavorare sull' analisi costi-benefici, che nel documento preliminare ha dato esito positivo, ma che verrà approfondita tenendo conto «delle esternalità positive e negative» e ha fatto il punto sul débat public appena concluso e che vedrà il 19 febbraio la presentazione della relazione finale del coordinatore, e il 28 aprile la presentazione del dossier conclusivo da parte dell' Adsp: «Dagli esiti del dibattito - dice Signorini - è emerso un orientamento favorevole alla soluzione numero 3 (che è la seconda delle soluzioni presentate, assieme alla 2 e alla 4, e prevede il mantenimento dell' ingresso da Levante, ndr). Sia la Capitaneria di porto sia gli operatori dei servizi tecnico-nautici ritengono che garantisca maggiore sicurezza» anche in considerazione del fatto che a Genova il vento di libeccio ha un impatto maggiore rispetto allo scirocco, e quindi è preferibile l' ingresso da Levante piuttosto che da Ponente. La seconda soluzione ha un costo complessivo di 1,3 miliardi di euro per le due fasi in cui sarà realizzata l' opera. Per la prima fase, che dovrà essere completata entro il 2026, la quota prevista è di 950 milioni di euro. Su questo punto, alle domande delle commissioni riunite, sul reperimento dei fondi necessari, Signorini spiega che non c' è ancora la dotazione completa promessa dal governo, ma che questa dovrà essere messa a disposizione entro giugno, quando sarà presentato il bando di gara. In effetti l' Esecutivo si è impegnato a parole a trovare 700 milioni, a cui l' Authority aggiungerà altri 250 milioni di fondi propri, per arrivare alla quota necessaria al completare la prima fase. Ma Signorini ha ammesso che l' unico documento del governo che fa riferimento ai fondi per la diga è il Pnrr, che stanziava complessivamente 800 milioni divisi fra Genova e Trieste. Il commissario ha poi auspicato di poter avere tempi certi nell' interlocuzione con la pubblica amministrazione sulle autorizzazioni ambientali, «una fluidità - ha spiegato Signorini - che ora manca, perché resta un' area grigia» e che potrebbe pregiudicare il rispetto del cronoprogramma. «Per ora - commenta Raffaella Paita (Iv) a margine dell' audizione, che ha presieduto come presidente della commissione Trasporti della Camera - ci sono i 500 milioni di euro stanziati nel contesto del Recovery plan, ma ancora nessun atto del Mit rispetto alle risorse mancanti. Il prossimo indispensabile passo per poter completare l' opera è assicurare certezze sul piano finanziario». A sua volta Edoardo Rixi (Lega), che ha posto la questione in commissione, ha sottolineato che «nessun documento del governo si impegna a completare il finanziamento della diga. Mancano 200 milioni da qui a giugno, se no l' opera sarà stralciata. Con la crisi di governo in atto, la preoccupazione è ancora maggiore. In sede di revisione del Pnrr, il finanziamento dell' opera dovrà essere completo». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Commissione Trasporti: audizioni dei Commissari per la diga di Genova, Signorini, e cantieri Palermo, Monti

(FERPRESS) Roma, 2 FEB Nella Commissione Trasporti, presieduta da Raffaella Paita, sono iniziate le audizioni dei Commissari straordinari nominati per sbloccare le opere ai sensi del Decreto Semplificazioni. Nella prima audizione, è stato audito **Paolo Emilio Signorini**, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**, nominato Commissario straordinario per la realizzazione della nuova diga foranea di Genova. **Signorini** ha svolto un'ampia relazione illustrando le varie ipotesi progettuali, che hanno già superato prima opera **portuale** in Italia la fase del dibattito pubblico, e abbisognano solo di concludere la fase delle autorizzazioni e dell'approvazione da parte delle istituzioni ergeionali e comunali. Il Commissario ha spiegato che le alternative sostanzialmente sono due: una nuova diga foranea con ingresso delle navi dal lato di Levante, e una con ingresso dal lato di Ponente. La diga di Levante ha un costo ad opera completa di 1 miliardo e 350 milioni, con una prima fase (da concludere entro il 2026, secondo i pieni legati al Recovery Plan) che costa 950 milioni di euro. La diga di Ponente costa complessivamente 1 miliardo di euro, con un costo di prima fase pari a 750 milioni. **Signorini** ha espresso un giudizio molto positivo sulle norme che consentono una semplificazione delle procedure, consentendo ad esempio di indire una sola gara per l'affidamento della progettazione definitiva, esecutiva e dei lavori, con un notevolissimo risparmio di tempo. Secondo **Signorini**, va sciolto però il nodo della autorizzazioni: il termine di 30 o 60 giorni per le autorizzazioni di carattere ambientale o altro va reso cogente e non suscettibile di qualsiasi tipo di dilazione. Il cronoprogramma per la nuova diga di Genova illustrato dal Commissario prevede entro il mese di ottobre di quest'anno la presentazione del progetto definitivo, ed entro il mese di marzo-aprile del prossimo il concreto avvio dei lavori, che dovrebbero concludersi per la prima fase nel 2026. Il presidente dell'**Autorità portuale del Mare di Sicilia Occidentale**, Pasqualino Monti, nominato Commissario straordinario per il rilancio del Polo della cantieristica navale nel porto di Genova interfaccia porto-città. Monti ha spiegato l'enorme importanza del progetto, già quasi interamente finanziato, che consentirà a Fincantieri di realizzare una nuova base cantieristica navale nel porto palermitano, con enormi vantaggi anche occupazionali. Monti ha ricordato anche che, sotto la sua gestione, i dati di movimentazione e di traffico del porto di Palermo sono stati in crescita nel 2019 e hanno resistito nel 2020, dando nuove prospettive allo sviluppo della portualità siciliana.



Signorini in commissione trasporti sulla diga: "Ecco i risultati del dibattito pubblico"

ROMA - Il presidente del **porto** di **Genova** e commissario in pectore sulla nuova diga foranea è stato oggi ascoltato dalla Commissione Trasporti della Camera: Paolo Emilio Signorini ha spiegato nei dettagli ai deputati il progetto della nuova diga, esponendo le tre alternative progettuali e ribadendo l'importanza dell'opera per il futuro del bacino storico e di Sampierdarena e, in una quadro globale, per il ruolo della città nel corridoio Reno-Alpi. Signorini ha spiegato i tempi della chiusura del progetto di fattibilità, prevista in aprile, e ha ragionato sui costi e i benefici della nuova diga illustrando i primi risultati del dibattito pubblico che si è recentemente concluso. Il presidente del **porto** è stato ascoltato nell'ambito della nomina, effettuata dalla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, per confermare il suo incarico di commissario della nuova diga: "La nomina dei commissari non risolve ogni problema - ha spiegato Signorini - andrà quindi previsto come attrezzare al meglio queste nuove figure così da rendere veloce ed efficace la nostra azione". Signorini ha mostrato di apprezzare lo sforzo semplificatorio messo in atto dal Governo ma anche sollevato la questione del finanziamento complessivo dell'opera. Dopo l'audizione Raffaella Paita, presidente della Commissione, ha spiegato come nella relazione di Signorini sia "Emerso apprezzamento per le norme contenute nel DL Semplificazioni ma, come da noi sottolineato in precedenza, anche Signorini si è detto preoccupato per le incertezze finanziarie che minacciano l'opera. Per ora ci sono i 500 milioni di euro stanziati nel contesto del Recovery Plan ma ancora nessun atto del Mit rispetto alle risorse mancanti. Il prossimo indispensabile passo per poter completare l'opera è assicurare certezze sul piano finanziario".

PrimoCanale.it Notizie Sport Video Spettacoli Canali

HOME GENOVA GENOVA LA SPIGA IMPERIA GENOVA SAMPIERDARENA ARCHIVIO RUBRICHE WEBLOG PIREDO

PORTI E LOGISTICA

La presidente Paita chiede al Mit "certezze finanziarie"

Signorini in commissione trasporti sulla diga: "Ecco i risultati del dibattito pubblico"

di Matteo Cantile
martedì 02 febbraio 2021

ROMA - Il presidente del porto di Genova e commissario in pectore sulla nuova diga foranea è stato oggi ascoltato dalla Commissione Trasporti della Camera. Paolo Emilio Signorini ha spiegato nei dettagli ai deputati il progetto della nuova diga, esponendo le tre alternative progettuali e ribadendo l'importanza dell'opera per il futuro del bacino storico e di Sampierdarena e, in una quadro globale, per il ruolo della città nel corridoio Reno-Alpi.

Signorini ha spiegato i tempi della chiusura del progetto di fattibilità, prevista in aprile, e ha ragionato sui costi e i benefici della nuova diga illustrando i primi risultati del dibattito pubblico che si è recentemente concluso.

Il presidente del porto è stato ascoltato nell'ambito della nomina, effettuata dalla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, per confermare il suo incarico di commissario della nuova diga. "La nomina dei commissari non risolve ogni problema - ha spiegato Signorini - andrà quindi previsto come attrezzare al meglio queste nuove figure così da rendere veloce ed efficace la nostra azione". Signorini ha mostrato di apprezzare lo sforzo semplificatorio messo in atto dal Governo ma anche sollevato la questione del finanziamento complessivo dell'opera.

Dopo l'audizione Raffaella Paita, presidente della Commissione, ha spiegato come nella relazione di Signorini sia "Emerso apprezzamento per le norme contenute nel DL Semplificazioni ma, come da noi sottolineato in precedenza, anche Signorini si è detto preoccupato per le incertezze finanziarie che minacciano l'opera. Per ora ci sono i 500 milioni di euro stanziati nel contesto del Recovery Plan ma ancora nessun atto del Mit rispetto alle risorse mancanti. Il prossimo indispensabile passo per poter completare l'opera è assicurare certezze sul piano finanziario".

ip

DAL 28 FEB

I NOSTRI BLOG

GRIF di Giovanni

SAMP

di Maurizio

PROGETTO FINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE - OBIETTIVO "CONFRONTUALITÀ REGIONALE"

PROGRAMMA OPERATIVO 2007-2013 FAVESCENTI/BALEA E INNOVAZIONE E COMPETITIVITÀ - Fondo Sviluppo 1.5.6 "Terzo"

Diga di Genova, Paita: Servono certezze sulle risorse. Anche Signorini è preoccupato

Roma Questa mattina abbiamo sentito il presidente Paolo Emilio Signorini, individuato dal DI Semplificazione come commissario della diga foranea del porto di Genova. Lo dichiara Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera. E' emerso apprezzamento per le norme contenute nel DI Semplificazioni ma, come da noi sottolineato in precedenza, anche Signorini si è detto preoccupato per le incertezze finanziarie che minacciano l'opera. Per ora ci sono i 500 milioni di euro stanziati nel contesto del Recovery Plan ma ancora nessun atto del MIT rispetto alle risorse mancanti. Il prossimo indispensabile passo per poter completare l'opera è assicurare certezze sul piano finanziario, conclude.

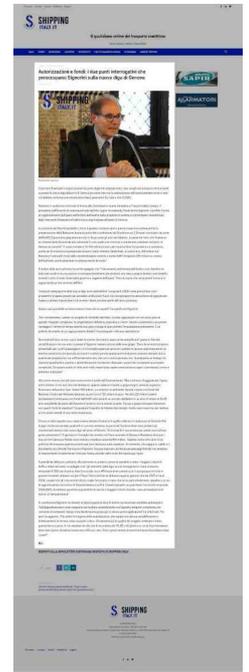


Shipping Italy

Genova, Voltri

Autorizzazioni e fondi: i due punti interrogativi che preoccupano Signorini sulla nuova diga di Genova

Coperture finanziarie e autorizzazioni da parte degli enti preposti sono i due scogli che ancora si trova a dover superare la nuova diga del porto di Genova per poter dire che la realizzazione dell'opera prenderà avvio e sarà completata nei tempi previsti dal piano Next generation Eu (vale a dire il 2026). Parlando in audizione informale di fronte alle Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, ha infatti fornito un aggiornamento sull'opera nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a Commissario straordinario degli interventi infrastrutturali della nuova diga foranea del porto di Genova. A proposito del Dibattito pubblico che si è appena concluso (entro questo mese sono attese prima la presentazione della Relazione finale da parte del coordinatore del Dibattito e poi il Dossier conclusivo da parte dell'**AdSP**) Signorini ha già preannunciato in larga parte gli esiti del dibattito. A patire dal fatto che è emerso un orientamento favorevole alla soluzione 3, cioè quella che continua a mantenere un'entrata del porto di Genova da Levante. Il costo stimato è di 950 milioni di euro per la prima fase funzionale e noi pensiamo, anche per le intenzioni espresse dal Governo (dalla ministra De Micheli), di avere circa 700 milioni dal Recovery Fund e altri fondi delle amministrazioni centrali, e come **AdSP** di reperire 250 milioni su risorse dell'authority, anche attraverso la sottoscrizione di mutui. Il vertice della port authority ha anche spiegato che il documento preliminare dell'Analisi costi benefici ha dato esiti positivi ma ora sono in corso approfondimenti per produrre una vera e propria Analisi costi benefici tenendo conto di tutte l'esternalità positive e negative dell'opera. Pare di capire che verrà quindi corretta' e aggiornata la prima versione dell'AcB. I tempi di realizzazione della nuova diga sono stati definiti congruenti (2026 come prima fase) con i programmi di spesa previsti per accedere al Recovery Fund. Da cronoprogramma prevediamo di aggiudicare l'opera a ottobre d quest'anno e di avviare i lavori a marzo-aprile dell'anno prossimo. Questo sarà possibile se funzioneranno bene alcuni aspetti ha specificato Signorini. Noi consideriamo, avendo un progetto di fattibilità ben fatto, di poter aggiudicare con un'unica gara un appalto integrato complesso: la progettazione definitiva, esecutiva e i lavori. Questo ovviamente è un grosso vantaggio in termini di tempo avendo una gara in luogo di due com'era l'impostazione precedente. È un potente strumento di cui oggi possiamo dotarci ha proseguito nella sua esposizione. Nonostante l'anno scorso siano state introdotte procedure approvative semplificate grazie al Decreto semplificazioni ma non solo, a parere di Signorini restano ancora delle aree grigie: Dire che un'autorizzazione ambientale per i profili paesaggistici o il Consiglio superiore dei lavori pubblici si devono esprimere entro un termine perentorio non equivale ad avere il risultato perché queste amministrazioni possono ritenere che la qualità del progetto non sia sufficientemente alta, che non ci sono garanzie, ecc. Quindi parte un dialogo fra stazione appaltante e autorità o amministrazioni che devono rilasciare i pareri che ovviamente può essere complicato. Da questo punto di vista sarà molto importante capire come potranno agire i commissari, come si potranno attrezzare. Altro tema ancora non del tutto rassicurante è quello del finanziamento: Noi contiamo di aggiudicare l'opera entro ottobre, il che vuol dire che dobbiamo, quando avremo il bando a giugno-luglio, avere la copertura finanziaria della prima fase. Quindi 950 milioni. La ministra ha ipotizzato di poter coprire con fondi del Recovery Fund e del Ministero destinati ai porti circa 700 milioni di euro. Per altri 250 milioni stiamo ipotizzando di intervenire con fondi dell'**AdSP** sulla base di un servizio del debito in un arco di tempo di 20-25 anni assorbibile da parte dell'Autorità di sistema con le entrate proprie. Tra qui e giugno bisogna intervenire con questi fondi di copertura



Shipping Italy

Genova, Voltri

ha spiegato l'inquilino di Palazzo San Giorgio. Pochi mesi insomma per mettere al loro posto tasselli di una certa importanza. C'è poi un altro aspetto poco rassicurante (almeno finora) ed è quello sollevato in audizione da Edoardo Rixi (Lega) che ha domandato quali atti in concreto esistano da parte del Governo dove sono presenti gli stanziamenti dedicati alla nuova diga del porto di Genova. Al momento il documento più solido sono le linee guida presentate il 12 gennaio in Consiglio dei ministri sul Piano azionale di Ripresa e Resilienza dove per i due porti di Genova e Trieste sono indicati complessivamente 800 milioni. Sarebbe molto utile se le forze politiche sfruttassero quel documento per fare chiarezza sulle coperture. Al momento, che sappia io, quello è il documento più ufficiale ha risposto Signorini. Dunque mancano anche alcuni passaggi formali che attestino lo stanziamento di determinati fondi per l'opera prevista nello scalo del capoluogo ligure. Il presidente della port authority, alla domanda su come si pensa di assorbire a terra i maggiori volumi di traffico attesi dal mare, ha spiegato che gli interventi della diga, se noi immaginiamo come orizzonte temporale il 2026 per la prima fase funzionale, sono effettivamente coerenti con i cronoprogrammi che in questo momento abbiamo sia per il Terzo Valico (anche se abbiamo appena appreso che dal 2023 si va al 2024), sia per tutti gli interventi di ultimo miglio ferroviario e viario che sono stati attualmente appaltati o in via di aggiudicazione sul bacino di Sampierdarena e su Prà. Questi interventi, se guardiamo l'orizzonte temporale 2024-2025, dovrebbero garantire la possibilità di servire i maggiori volumi che lato mare arriverebbero nel bacino di Sampierdarena. In conclusione Signorini ha ribadito le preoccupazioni circa le norme sui necessari via libera autorizzativi: Sull'aggiudicazione è stato raggiunto un risultato soddisfacente con l'appalto integrato complesso che consente di contenere i tempi e sta dando buona prova già in alcune prime applicazioni ha affermato. Poi però ha aggiunto: Più critico è il regime delle autorizzazioni, che seppur con alcune semplificazioni e dimezzamento di termini, resta un punto critico. Ovviamente più la qualità del progetto è elevata e meno questo tema si pone. A me verrebbe da dire che lo strumento dei 30, 45 o 60 giorni con cui la Soprintendenza deve dare i pareri dovrebbe essere reso efficace, vero. Entro questi termini le amministrazioni dovrebbero dare i pareri. N.C.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Diga di Genova, Paita: "Disponibili solo 500 milioni, condividiamo la preoccupazione di Signorini"

Roma - «Questa mattina abbiamo audito il presidente Paolo Emilio Signorini, individuato dal dl Semplificazione come commissario della diga foranea del porto di Genova». Lo dichiara Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, presidente della commissione Trasporti della Camera. «È emerso - aggiunge - apprezzamento per le norme contenute nel Dl Semplificazioni ma, come da noi sottolineato in precedenza, anche Signorini si è detto preoccupato per le incertezze finanziarie che minacciano l' opera. Per ora ci sono i 500 milioni di euro stanziati nel contesto del Recovery Plan ma ancora nessun atto del Mit rispetto alle risorse mancanti. Il prossimo indispensabile passo per poter completare l' opera è assicurare certezze sul piano finanziario».



Porti, Paita: "Certezze finanziarie per realizzare la diga di Genova"

Comunicato Stampa

'Questa mattina abbiamo audito il presidente **Paolo Emilio Signorini**, individuato dal dl Semplificazione come commissario della diga foranea del porto di Genova'. Lo dichiara Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera. 'E' emerso apprezzamento per le norme contenute nel Dl Semplificazioni ma, come da noi sottolineato in precedenza, anche **Signorini** si è detto preoccupato per le incertezze finanziarie che minacciano l'opera. Per ora ci sono i 500 milioni di euro stanziati nel contesto del Recovery Plan ma ancora nessun atto del Mit rispetto alle risorse mancanti. Il prossimo indispensabile passo per poter completare l'opera è assicurare certezze sul piano finanziario', conclude.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La "Theodoros" è stata ormeggiata per anni vicino alla diga foranea. Era stata costruita nel 1967 per trasportare olio, vino e rinfuse secche

Addio alla nave fantasma, sarà demolita

Bando da un milione di euro per smantellare il cargo abbandonato in porto da armatore e marinai

La nave fantasma del porto di Genova sarà demolita. Scomparirà nel nulla, tagliata in mille pezzi dopo essere stata abbandonata prima dal suo armatore e poi da tutti i membri dell'equipaggio. La decisione di smantellare l'unità - che per anni è stata ormeggiata accanto alla diga foranea e ora si trova nella zona delle riparazioni navali - è stata presa da Palazzo San Giorgio che ha pubblicato una gara europea da un milione di euro per demolire il cargo abbandonato ormai da circa 15 anni. La "Theodoros", questo il nome della nave, è a tutti gli effetti un cargo che non esiste più dopo che alcuni anni fa, in seguito al fallimento della società a cui faceva capo, l'unità è stata pure cancellata dal registro navale panamense. L'imbarcazione, lunga oltre 60 metri, è stata costruita negli anni Sessanta dai cantieri francesi Ateliers et Chantiers de la Rochelle Pallice per trasportare olio, vino e rinfuse secche: l'unità ha navigato fino al 26 agosto 2007 quando il tribunale civile di Genova l'ha posta sotto sequestro perché la proprietà aveva troppi debiti. La nave, inoltre, secondo un rapporto della Capitaneria dell'anno successivo non aveva i requisiti minimi per la navigazione. A quel punto la "Theodoros" è stata abbandonata prima dall'armatore e poi dalla proprietà, la "Ivoire Shipping Corp", una società con sede a Majuro, nelle isole Marshall. Negli ultimi anni la Capitaneria ha scritto più volte a Panama ma senza risultati visto che il cargo per lo Stato americano non esiste più. L'aggiudicatario del bando, fanno sapere dall'**Autorità di sistema portuale** di Genova-Savona, avrà tempo 14 mesi dovrà essere iscritto «nel registro tenuto dalla Camera di commercio industria, artigianato e agricoltura oppure nel registro delle commissioni provinciali per l'artigianato per attività coerenti con quelle oggetto della presente procedura di gara» e anche «nella "List of European ship recycling facilities" di cui al Regolamento EU 1257/2013», un elenco di cantieri che rispettano severi requisiti, soprattutto di carattere ambientale, stilato dalla Commissione europea. La stima dei costi del servizio è stata fatta dal gruppo Rina che ha redatto il capitolato tecnico. Il cargo, nel 2019, a causa del vento e delle onde, aveva rotto un ormeggio rischiando di andare alla deriva senza equipaggio a bordo all'interno del porto. La nave era poi stata recuperata da alcuni uomini della Capitaneria e delle squadre dei Vigili del fuoco, insieme agli ormeggiatori. In questi anni, periodicamente, squadre di sub hanno verificato le condizioni dello scafo. --matteo.dellantico@ilsecoloxix.it© RIPRODUZIONE RISERVATA.

MATTEO DELL'ANTICO



Rimorchiatori, via ai nuovi bandi

Cimmino (Capitaneria): «Comincia un nuovo percorso dopo il codice appalti»

ALBERTO GHIARA GENOVA. E' in pubblicazione in questi giorni in Gazzetta ufficiale il bando per l'affidamento in concessione del servizio di rimorchio nel porto di Savona-Vado. Si tratta di un passaggio storico per i porti italiani, in quanto è il primo bando elaborato dopo l'entrata in vigore del codice italiano degli appalti e del regolamento 352/2017 dell'Unione europea sui servizi tecnico- nautici. Si apre la corsa a questo servizio per molti porti italiani, da quelli liguri a Livorno, Salerno, Venezia, Bari e altri, con un'attenzione maggiore rispetto al passato anche per l'interesse da parte delle grandi società marittime di acquisire fette più ampie della catena logistica. «Il tema del rimorchio - racconta il comandante della Direzione marittima della Liguria e della Capitaneria di porto di Genova, Nicola Carlone - era già presente al principio del mio mandato. Ho ritenuto importante coordinare l'elaborazione dei bandi nei tre porti di Savona, Genova e La Spezia». I bandi di Genova e La Spezia dovrebbero partire entro un anno. Inoltre il bando a procedura ristretta, della durata di 15 anni e del valore di 100 milioni di euro, arriva in un momento particolare, in cui le compagnie marittime puntano all'integrazione verticale dei servizi e non nascondono le loro mire anche su quelli di rimorchio. Lo stesso Carlone prevede che ci saranno numerose risposte al bando, anche da parte di armatori importanti, e non esclude la possibilità che gli interessati possano unirsi in consorzi. Della partita potrebbe essere la stessa Maersk, che gestisce il terminal container di Vado Ligure attraverso la controllata Apm. «Spero - afferma Carlone - che non ci siano contenziosi, per arrivare al più presto all'affidamento». Il tema del rimorchio nei porti è emerso recentemente con l'urto contro la banchina della nave Costa Smeralda proprio a Savona. Un'indagine dovrà chiarire se in quell'occasione sarebbe stato necessario l'utilizzo del rimorchiatore, che a Savona è facoltativo. Il bando savonese arriva dopo un lungo e complesso iter istruttorio, cominciato nel 2019. La Capitaneria di porto di Savona, guidata da Francesco Cimmino, è 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. «Comincia oggi un nuovo percorso, dopo che - spiega Cimmino - le linee guida del ministero dei Trasporti del 2019 hanno tracciato la rotta». Oltre alle novità giuridiche, che investono anche aspetti contabili e finanziari, il bando ha dovuto tenere conto del recente avvio operativo della piattaforma di Apm Terminals a Vado, che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la prefigurazione della 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. Anche il bando prossimo alla pubblicazione per il porto di Genova terrà conto dei possibili cambiamenti e delle necessità che potrebbero emergere con la realizzazione della nuova diga, che permetterà l'ingresso nel bacino di Sampierdarena di navi di dimensioni maggiori.



Ecco il progetto della nuova Torre piloti del porto di Genova

Per la costruzione della struttura serviranno 690 giorni dall'inizio del cantiere. Il costo complessivo è di 14 milioni

SIMONE GALLOTTI GENOVA. A vederla nella sua semplicità non sembra ci possa volere così tanto tempo. In verità la nuova Torre piloti del porto di Genova è una struttura complessa. Tecnicamente, perché rappresenterà gli occhi attenti dello scalo. E storicamente, per la ferita che il crollo della vecchia struttura ha provocato nella comunità non solo portuale. Serviranno 690 giorni dall'inizio del cantiere per vedere realizzata l'opera disegnata da Renzo Piano: i 65 metri di vetro e acciaio sorgeranno davanti al padiglione di Jean Nouvel e diventeranno il perno della trasformazione del waterfront di Levante, come rivelano i rendering con le prime specifiche del progetto di Cimolai - il colosso delle costruzioni che realizzerà la torre, che qui vediamo in anteprima. La torre sorgerà «su un'isola affiancata alla banchina ovest della Darsena nautica di Genova - come è scritto nella scheda tecnica -. Verranno eseguiti inoltre i lavori di rinforzo della banchina Ovest e realizzati, a protezione della nuova torre, un nuovo molo artificiale ed un pontile a giorno». Il progetto prevede due « corpi di fabbrica». Il primo sarà «adibito a uffici e centro logistico del personale marittimo e si sviluppa su due piani» e sarà realizzato «a sud dello specchio acqueo antistante l'edificio di Jean Nouvel». Il secondo corpo invece è «collocato su un'isola di nuova costruzione affiancata alla banchina ovest ed è costituito dalla torre (...) fondata su pali infissi in mare per 30 metri » che dovranno reggere «una struttura metallica leggera fatta di tubi e cavi che evoca le architetture delle vecchie gru delle banchine portuali». A quasi 60 metri ci sarà «la cabina di controllo, una struttura con ampie finestrate su lati sud, est ed ovest che permettono di controllare a vista l'ingresso al porto da levante e il canale verso Sampierdarena. La sala di controllo si potrà raggiungere mediante una coppia di ascensori collocati all'interno del copro della torre». Sopra la cabina ci sarà un grande pannello, un «cappello che agirà come una grande visiera protettiva». Nella scheda tecnica viene sottolineato l'aspetto della sicurezza: «Il risultato complessivo dell'opera è una struttura estremamente solida anche se visivamente leggera e trasparente». Il costo complessivo è di 14 milioni di euro circa e Cimolai realizzerà più dell'80% dei lavori, il resto rimane alle aziende del territorio. Mancano ancora la progettazione definitiva e quella esecutiva e serviranno, complessivamente 150 giorni.



Ansa

Genova, Voltri

M5S: la nuova Torre Piloti non serve al porto di Genova

(ANSA) - GENOVA, 02 FEB - "Il porto di Genova sta operando ormai da 8 anni senza la Torre Piloti, tragicamente crollata nel 2013. La navigazione non pare aver subito ostacoli, anzi in porto sono approdate addirittura navi con dimensioni maggiori rispetto al passato. Serve davvero la nuova torre?". E' il dubbio posto dal consigliere comunale genovese del M5S Stefano Giordano oggi pomeriggio in una nota. "Sappiamo che la gara per la ricostruzione della torre, con progetto donato da Renzo Piano, se l'è aggiudicata la società Cimolai con un ribasso del 22,22%, per un importo che supera i 14 milioni di euro. - ricorda - La domanda a questo punto sorge spontanea: non sarà il caso di fare un' analisi costi-benefici? Alla Superba serve davvero una struttura di 2500 metri cubi di calcestruzzo e 60 di acciaio? Nel 2021, abbiamo davvero bisogno di salire in cofa? Non basta un computer o un palmare per dirci cosa sta facendo una nave e dove stia andando?". (ANSA).

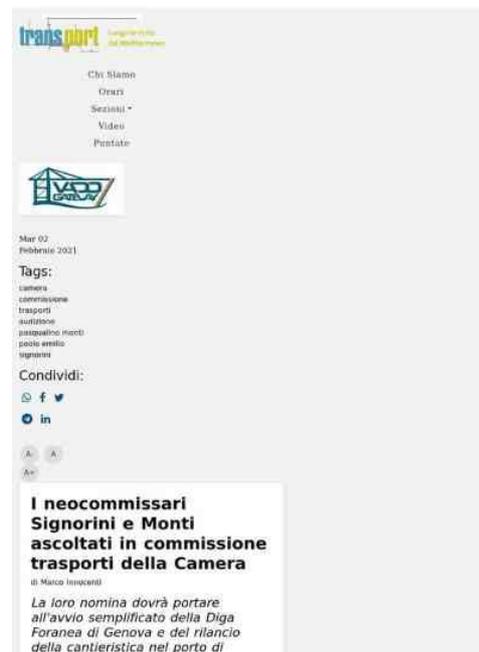


telenord

Genova, Voltri

I neocommissari Signorini e Monti ascoltati in commissione trasporti della Camera

di Marco Innocenti La loro nomina dovrà portare all' avvio semplificato della Diga Foranea di Genova e del rilancio della cantieristica nel porto di Palermo. In Commissione Trasporti, presieduta da Raffaella Paita, sono iniziate le audizioni dei Commissari straordinari nominati per sbloccare le opere ai sensi del Decreto Semplificazioni. Nella prima audizione, è stato audito **Paolo Emilio Signorini**, presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**, nominato Commissario straordinario per la realizzazione della nuova diga foranea di Genova. **Signorini** ha svolto un' ampia relazione illustrando le varie ipotesi progettuali, che hanno già superato - prima opera **portuale** in Italia - la fase del dibattito pubblico, e abbisognano solo di concludere la fase delle autorizzazioni e dell' approvazione da parte delle istituzioni regionali e comunali. Il Commissario ha spiegato che le alternative sostanzialmente sono due: una nuova diga foranea con ingresso delle navi dal lato di Levante, e una con ingresso dal lato di Ponente. La diga di Levante ha un costo ad opera completa di 1 miliardo e 350 milioni, con una prima fase (da concludere entro il 2026, secondo i piani legati al Recovery Plan) che costa 950 milioni di euro. La diga di Ponente costa complessivamente 1 miliardo di euro, con un costo di prima fase pari a 750 milioni. **Signorini** ha espresso un giudizio molto positivo sulle norme che consentono una semplificazione delle procedure, consentendo - ad esempio - di indire una sola gara per l' affidamento della progettazione definitiva, esecutiva e dei lavori, con un notevolissimo risparmio di tempo. Secondo **Signorini**, va sciolto però il nodo delle autorizzazioni: il termine di 30 o 60 giorni per le autorizzazioni di carattere ambientale o altro va reso cogente e non suscettibile di qualsiasi tipo di dilazione. Il cronoprogramma per la nuova diga di Genova illustrato dal Commissario prevede entro il mese di ottobre di quest' anno la presentazione del progetto definitivo, ed entro il mese di marzo-aprile del prossimo il concreto avvio dei lavori, che dovrebbero concludersi per la prima fase nel 2026. In seguito, è stata la volta dell' presidente dell' **Autorità portuale del Mare di Sicilia Occidentale**, Pasqualino Monti, nominato Commissario straordinario per il rilancio del Polo della cantieristica navale nel porto di Palermo. Monti ha spiegato l' enorme importanza del progetto, già quasi interamente finanziato, che consentirà a Fincantieri di realizzare una nuova base cantieristica navale nel porto palermitano, con enormi vantaggi anche occupazionali. Monti ha ricordato anche che, sotto la sua gestione, i dati di movimentazione e di traffico del porto di Palermo sono stati in crescita nel 2019 e hanno resistito nel 2020, dando nuove prospettive allo sviluppo della portualità siciliana.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

le conseguenze della pandemia sui traffici turistici

Crociere, c'è una soluzione per prolungare le concessioni

Le ipotesi: allungamento dei termini o ristori sui canoni a fronte dei mancati introiti Un anno già perduto e altri tre mesi del 2021 senza navi

L.IV.

LA SPEZIA La norma per un riequilibrio della concessione, relativa alla realizzazione del terminal crocieristico, c'è. E prevede un eventuale allungamento dei termini della concessione stessa. O ristori sui canoni a fronte dei mancati introiti. Una norma che può essere applicata in condizioni eccezionali, come eccezionale è la situazione che nell'ultimo anno ha dovuto affrontare il mondo crocieristico. La pandemia ha congelato scali e itinerari, anche alla Spezia. Il 2020 è stato l'anno peggiore di sempre. Un anno perduto, con tante incertezze anche sull'avvio di questo 2021. Ma la discussione sulla concessione, secondo quanto emerge da fonti interne all'**autorità di Sistema Portuale**, non è ancora stata affrontata. E non è detto che poi, di fatto, l'Authority riterrà di dover porre mano alla concessione di 37 anni di cui beneficiano Msc, Royal Caribbean e Costa per realizzare e gestire la nuova stazione crocieristica. Un progetto grandioso, da 41 milioni di euro, che oggi attende di decollare. Da una parte il coronavirus, dall'altra i ritardi accumulati sulla partenza dei lavori. Calata Paita non è stata ancora liberata, perché Lscst deve ancora realizzare gli interventi di ampliamento delle banchine commerciali, e perché l'**Autorità di Sistema Portuale** non ha avviato i necessari dragaggi. Un domino, un gioco a incastri, che per il momento tiene tutti i progetti in riva al golfo come sospesi. C'è, d'altra parte, una data. Il 2026. La stabilisce il Recovery Fund, nel quale sono previsti 30 milioni di euro a favore dell'Authority spezzina per la realizzazione del nuovo molo crociere e dell'elettrificazione dei moli. Una data che costituisce un orizzonte temporale preciso, entro cui realizzare quest'opera. Per le grandi compagnie crocieristiche potrebbe essere la garanzia che i tempi non dovrebbero allungarsi ancora di molto. Ma la preoccupazione c'è, a fronte anche di un anno che parte in salita senza alcuna nave da crociera prevista in banchina almeno fino alla seconda metà di marzo. E il futuro riserva ancora diverse incognite. Quel che è certo è che sulla concessione ai tre colossi del mare, che non è mai stata messa in dubbio, potrebbero avanzarsi richieste di riequilibrio. In termini di tempi più lunghi. O di revisione delle condizioni economiche. Per ora ipotesi. La discussione deve ancora entrare nel vivo. Intanto Msc, Royal Caribbean e Costa, le tre compagnie che realizzeranno e gestiranno il nuovo terminal crociere, attendono di poter incontrare, al più presto, il presidente dell'Authority Mario Sommariva. Per chiarire qual è il nuovo cronoprogramma degli interventi portuali. E per capire come l'ente intenda agire per sbrogliare la matassa. --L.IV.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Nuova banchina, Tarros programma un investimento da 100 milioni

Manzone (corporate Cfo): «Pronti 3 milioni per il 2021» Il gruppo annuncia 9 assunzioni dalla Scuola trasporti

LAURA IVANI

La Spezia «Un investimento come il nostro sta in piedi solo con l'attuazione del dragaggio». Che permetterà di far arrivare sulla nuova banchina del Terminal del Golfo, in previsione allungata a 320 metri, navi sempre più grandi. Da 7 metri di fondale, l'obiettivo dei dragaggi è quello di arrivare almeno a 15 metri. Il progetto di ampliamento della banchina è già sul tavolo e il gruppo Tarros è pronto a investire sull'ampliamento del suo molo. Un cantiere da 100 milioni di euro complessivi, che ingrandirà notevolmente il terminal fino a 120 mila metri quadrati, per una capacità stimata in 600 mila Teus. Ma occorre che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale avvii i dragaggi. Attualmente fermi, tra adempimenti burocratici e nodi da sciogliere. Eugenio Manzone, corporate Cfo del Gruppo Tarros, spiega che già nel 2021 viene messo in campo «un investimento di 3 milioni per il consolidamento della banchina, che getta le basi per la costruzione del nuovo molo previsto dal piano regolatore portuale. E che ci collegherà anche al terminal Lsct. Avremo finalmente un porto con un ingresso unico, che renderà più semplice il passaggio di mezzi e merci». Il 2020 è stato un anno difficile. Ma non tragico.

«Siamo leader nel bacino del Mediterraneo, offriamo soluzioni logistiche di qualità e nonostante una flessione media del 9% abbiamo tenuto il colpo. E contiamo di chiudere il 2021 con i volumi del 2019. Sarà un anno di sostanziale pareggio. Siamo riusciti a far quadrare i conti, comprimendo i costi dove possibile. Senza utilizzare nemmeno un'ora di cassa integrazione». Ed è stato proprio il Terminal del Golfo, nel gruppo, a soffrire di più per la flessione dei traffici causata dall'esplosione della pandemia nel 2020. Per il futuro la ricetta è definita. «Sono ottimista - risponde Manzone -, stiamo facendo un programma di investimenti importanti. Stiamo aumentando la nostra "stiva" in termini di servizi offerti. Abbiamo assunto 9 giovani, grazie a un programma di formazione con la Scuola nazionale trasporti. Stiamo rinnovando il parco mezzi. E già nel 2020, approfittando del fermo, abbiamo già attuato 880 mila euro di manutenzioni». Il dragaggio è il nodo da sciogliere per attuare gli investimenti, previsti all'interno della concessione quarantennale. La banchina, allungata, permetterà di ospitare anche navi portacontainer di grandi dimensioni. «Offrendo una alternativa e una concorrenza. Non possiamo ambire alle meganavi, ma puntiamo a muoverci comunque anche in quella direzione». La prima richiesta, portata al presidente Sommariva, è stata quella di lavorare per «raccordare il terminal con una linea ferroviaria efficiente. Questo è basilare. Siamo l'Amazon del Mediterraneo, tagliare tempi è fondamentale». Il Gruppo Tarros è risultato tra l'altro primo tra le aziende del settore trasporti, per la categoria logistica, tra le 300 aziende italiane riconosciute come "Top Job - Best Employers 2021". Lo studio è stato realizzato dall'Istituto tedesco Qualità ITQF: attraverso la metodologia del "social listening" ha analizzato 438 milioni di fonti per un totale di 2000 ricerche selezionate per ciascuna azienda. Il Gruppo Tarros conta oggi 610 dipendenti e collega le diverse sponde del Mediterraneo, in particolare 16 paesi, 31 porti e oltre 450 milioni di abitanti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

confcooperative scrive all' autorità portuale

«Canone salito del 700% I pescatori rinunciano»

SO.CO.

la spezia Confcooperative bussa al nuovo presidente dell' **Autorità Portuale**. E gli chiede di azzerare l' ordinanza con la quale il predecessore Carla Roncallo ha regolarizzato gli ormeggi dei pescherecci, sottoposti dallo scorso anno a concessione, con canone. Parte, la sigla sindacale, dall' aumento nazionale dei canoni, per entrare quindi sul campo spezzino. «Come avvenuto per tutti i concessionari demaniali, anche per i pescatori il canone minimo è stato aumentato del 700%, da una misura minima di 362 fino a 2.500 euro». La vicepresidente regionale Anna Vivaldi, alza la voce. «Da una parte - dice - lo Stato ha corrisposto mille euro di ristori, per aiutare i pescatori a superare le difficoltà contingenti. Dall' altra, in netta contraddizione, dà ora questa mazzata da 2500 euro annui, che potrà portare a chiudere le attività». E qui si innesta la richiesta spezzina, di annullamento dei canoni da poco introdotti, con una operazione che la Vivaldi definisce «una beffa». «Da decenni il loro ormeggio era libero e gratuito - dice - ma dal 2020 hanno dovuto regolare tutto con atto di concessione, con una spesa di circa 1500 euro l' anno a peschereccio». La sigla sindacale rivendica di aver ottenuto una quota minore, rispetto ai 720 euro chiesti. «Siamo una categoria vessata», accusa. Nella lista delle contestazioni, mette anche i provvedimenti di fermo pesca, l' imprevedibilità del meteo e lo stop obbligatorio di sabato, domenica e dei giorni festivi. «Le nostre barche ormai riescono a pescare al massimo cento giorni l' anno , è veramente poco per mantenere famiglia, barca, equipaggio. I pescatori non possono accettare questo canone e quindi rinunceranno alle concessioni. Questo provocherà tensioni e rimostranze e sarebbe opportuno evitarle». --so.co.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Città della Spezia

La Spezia

Canoni demaniali, la beffa che tocca anche i pescatori spezzini

La Spezia - Come avvenuto per tutti i concessionari demaniali, anche per i pescatori spezzini il canone minimo delle loro concessioni è stato aumentato del 700%. Infatti, con l'applicazione dell'art.100, comma 4 del decreto n. 104 del 14 agosto 2020 e delle successive circolari del Ministero, la misura minima di canone è passata da 362 euro a 2.500 a decorrere dal 1° gennaio 2021. Così lo Stato, per aiutare i pescatori a superare le difficoltà contingenti, ha corrisposto circa 1000 euro di ristori Covid e poi in netta contraddizione ha dato la mazzata di 2500 /anni che forse porterà facilmente alla chiusura delle loro attività. Tutto abbastanza assurdo e incomprensibile. I pescatori spezzini inoltre subiscono una seconda beffa perché, circa un anno fa, dopo decenni in cui il loro ormeggio era libero e gratuito secondo le ordinanze, prima della Capitaneria e poi dell' **Autorità Portuale**, hanno dovuto dal 2020 regolare i loro ormeggi con atto di concessione sottoponendosi così alla macchina burocratica che ha loro sottratto soldi per spese amministrative e soldi per il canone annuale, circa 1500 a peschereccio. Seguendo le indicazioni nazionali, l' **Autorità del Sistema Portuale** ha emanato infatti l'ordinanza 105/19 che modifica la situazione precedente annullando le ordinanze A.P. 81/2013 e 33/2017 che riservavano gratuitamente gli spazi di ormeggio ai pescherecci. "I pescatori, assecondati dall'impegno di Confcooperative - spiega Anna Vivaldi, vice-presidente regionale - che ha ottenuto l'applicazione del canone minimo in sostituzione dei 720 iniziali chiesti dall'ente porto, seppure con un po' di mugugno, hanno accettato l'imposizione. Questo però prevedeva, dopo le spese iniziali, un costo di circa 370 annui, che è sempre molto ma ovviamente non assimilabile agli attuali ingenti 2500. Quest'aumento non è giustificato da nulla e non è sopportabile da parte di una categoria che è continuamente vessata da provvedimenti che ne riducono l'attività. Con il Fermo Pesca Obbligatorio, Fermo Pesca Aggiuntivo, condizioni meteo sfavorevoli e stop obbligatorio di sabato, domenica e festivi e incombenze amministrative, le nostre barche ormai riescono a pescare al massimo per 100 giorni l'anno; veramente poco per mantenere famiglia, barca, equipaggio e oneri vari e senz'altro insufficiente per dare ai nostri concittadini il pesce fresco tanto richiesto, avvantaggiando così l'importazione". Il 31 dicembre 2020 è stata presentata una proposta di legge (atto Camera 2845) che potrebbe riordinare la materia delle concessioni demaniali per la pesca e risolvere il problema canoni, ma l'iter è lungo e considerando la situazione politica attuale il risultato è incerto. "I pescatori non possono accettare questo canone e quindi rinunceranno alle concessioni. Questo provocherà tensioni e rimostranze e sarebbe opportuno evitale". Confcooperative auspica quindi che l' **Autorità del Sistema Portuale** e il suo nuovo Presidente possano ripristinare la situazione precedente all'ordinanza 105/19 riprendendo la 81/13 e la 33/17, quantomeno per l'anno in corso in modo da attendere nuove e necessarie modifiche normative. Confcooperative Liguria rappresenta alla Spezia le aziende di una realtà economica e sociale di riferimento legate al mare e silenziosamente ma con impegno dà assistenza e aiuto a imprese e lavoratori del Porto, della pesca, dell'acquacoltura, della mitilicoltura, del turismo, della cantieristica e dei trasporti, e altre, ed a seguito di quanto esposto, auspica una costruttiva e positiva attenzione delle amministrazioni verso la flotta peschereccia spezzina. Martedì 2 febbraio 2021 alle 09:51:46
 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.

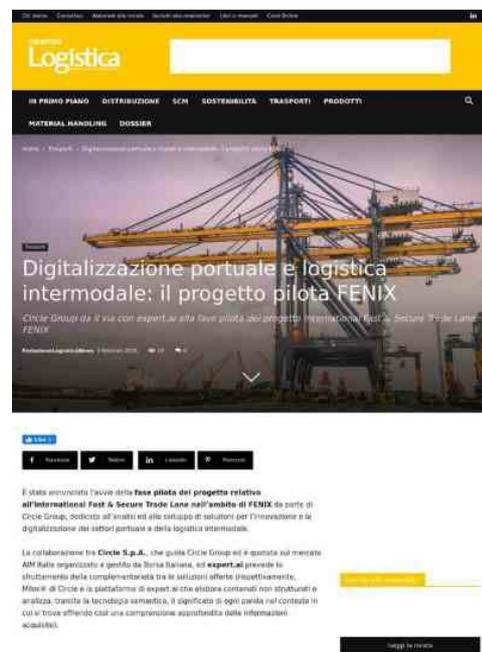


Digitalizzazione portuale e logistica intermodale: il progetto pilota FENIX

Circle Group da il via con expert.ai alla fase pilota del progetto International Fast & Secure Trade Lane FENIX

RedazioneLogisticaNews

È stato annunciato l'avvio della fase pilota del progetto relativo all'International Fast & Secure Trade Lane nell'ambito di FENIX da parte di Circle Group, dedicato all'analisi ed allo sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori **portuale** e della logistica intermodale. La collaborazione tra Circle S.p.A., che guida Circle Group ed è quotata sul mercato AIM Italia organizzato e gestito da Borsa Italiana, ed expert.ai prevede lo sfruttamento della complementarietà tra le soluzioni offerte (rispettivamente, Milos® di Circle e la piattaforma di expert.ai che elabora contenuti non strutturati e analizza, tramite la tecnologia semantica, il significato di ogni parola nel contesto in cui si trova offrendo così una comprensione approfondita delle informazioni acquisite). Leggi anche: Procedure import-export portuali In ambito logistico, ciò si traduce in una soluzione congiunta per l'estrazione, attraverso tecnologie semantiche che vanno ben oltre i tradizionali OCR ('Optical character recognition'), delle informazioni necessarie per le procedure di import/export in ambito **portuale**, con l'obiettivo di sfruttare al massimo le potenzialità legate alla digitalizzazione logistica, incrementando efficienza e performance, risparmiando tempo e denaro, e accrescendo la cooperazione tra Paesi dell'Unione Europea e Paesi extra-EU. Leggi anche: Il progetto FENIX Tale soluzione si concretizzerà nell'ambito del progetto europeo FENIX - A European Federated Network of Information eXchange in LogistiXStudy (all'interno del quale, si ricorda, Circle ha ottenuto un contributo pari a Euro 1,3 mln) e dell'International Fast & Secure Trade Lane tra i porti della Spezia e Casablanca - che coinvolge anche l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** e Tarros Group - con la possibilità di leggere ed estrarre le informazioni legate alle polizze di carico, ai documenti che accompagnano la merce e a quelli necessari all'effettuazione dei controlli di sicurezza e doganali. Leggi anche: Digitalizzazione intelligente Luca Abatello, Presidente & Amministratore Delegato di Circle afferma che « Il piano di digitalizzazione intelligente che stiamo portando avanti permetterà di raccogliere dai documenti cartacei le informazioni e integrarle con i dispositivi IoT (antenne, sigilli e lettori) impiegati, generando così procedure di security doganali sempre più efficaci, coerentemente con gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, stakeholder del progetto ».



Porto, dicembre con segnali di ripresa:+10,9%

RAVENNA Un segnale chiaro di controtendenza e un 2020, che in questo modo, si chiude per il **porto di Ravenna** con un calo sotto la "soglia psicologica" del 15%. Le movimentazioni per l' anno appena conclusosi sono state pari a 22.407.481 tonnellate di merce, in calo del 14,7% (3.848.767 tonnellate in meno) rispetto al 2019. La sofferenza rimane in particolare sugli sbarchi, pari a 18.605.004 tonnellate (17,0%), rispetto agli imbarchi fermi a 3.802.477(1,1%). Perdita ridi mensionata grazie a un dicembre particolarmente positivo: nel dodicesimo anno del 2020 le movimentazioni sono state pari a 2.063.860 tonnellate, in crescita del 10,9% rispetto allo stesso mese dell' anno precedente. Si tratta del primo, consistente segno di ripresa in era Covid, dopo il timido accenno registrato a luglio 2020 (+1,5%). La buona notizia è che parrebbe non rappresentare una performance isolata. Secondo gli uffici dell' Autorità portuale, che raccolgono le statistiche «ci sono elementi concreti per ritenere che il trend positivo stia consolidandosi per i prossimi mesi». Nel comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 4.808.471 tonnellate di merce, ha registrato nel periodo gennaio -dicembre 2020 un calo del 12,4% (678mila tonnellate in meno) rispetto allo scorso anno. Significativa è la contrazione dei cereali sbarcati, categoria merceologica che sta registrando quest' anno il maggior calo nel **porto di Ravenna** (54,2%). Altro indicatore importante viene dai materiali da costruzione in calo del 18,9%, un "rosso" da imputarsi principalmente al calo delle importazioni di materie prime (20,9%) per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo. Quadro generale che anche in questo caso inverte la tendenza con un + 5,4%. Il calo dei prodotti metallurgici è invece del 20,2%. Ma quile notizie sono molto incoraggianti. Dopo un pessimo mese di novembre: (41,5%, quasi 240 mila tonnellate in meno rispetto novembre 2019, c' è stato il rimbalzo di dicembre: +36,5% (oltre 150mila tonnellate in più rispetto allo stesso mese del 2019).

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Porto, movimentazioni in ripresa

Registrato un -15% di traffici rispetto a un anno fa, ma ci sono segnali incoraggianti da dicembre

L' **Autorità portuale** ha diffuso i dati del traffico mercantile da gennaio a dicembre 2020. La movimentazione è stata pari a 22.407.481 tonni di merce, in calo del 14,7% (3.848.767 tonn in meno) rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Sulla movimentazione ha pesato naturalmente il lungo lockdown della primavera scorsa e la pandemia in generale. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 18.605.004 (17,0%) e a 3.802.477 (1,1%) tonnellate. Il mese di dicembre, in particolare, ha registrato una movimentazione particolarmente positiva, pari a 2.063.860 tonnellate, in crescita del 10,9% (Oltre 200mila tonnellate in più) rispetto allo stesso mese dell' anno precedente, con un importante recupero il primo, consistente segno di ripresa in era Covid, dopo il timido accenno registrato a luglio 2020 (+ 1,5%) - "che non rappresenta - dice l' Adsp una performance isolata, in quanto ci sono elementi concreti per ritenere che il trend positivo stia consolidandosi per i prossimi mesi". Nel 2020 il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.393, in calo del 10,6% (283 navi in meno) rispetto al 2019. Nel 2019 il calo nel numero delle toccate rispetto al 2018 era stato più importante (450 navi in meno, 15,83%). © RIPRODUZIONE RISERVATA.

12
NEWS/ITALIA - 3 FEBBRAIO 2021 - IL RESTO DEL CARLINO

Porto, movimentazioni in ripresa

Registrato un -15% di traffici rispetto a un anno fa, ma ci sono segnali incoraggianti da dicembre

Coltore di fiamme sospesa al porto

Il porto di Ravenna è stato il teatro di un'attività di movimentazione di merci pari a 22.407.481 tonni, in calo del 14,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il mese di dicembre, in particolare, ha registrato una movimentazione particolarmente positiva, pari a 2.063.860 tonnellate, in crescita del 10,9% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Fusignano: Ravenna città guida verso la transizione energetica

Il porto di Ravenna è stato il teatro di un'attività di movimentazione di merci pari a 22.407.481 tonni, in calo del 14,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Un impianto da mille tonnellate verso Singapore

Il porto di Ravenna è stato il teatro di un'attività di movimentazione di merci pari a 22.407.481 tonni, in calo del 14,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.



Un impianto da mille tonnellate verso Singapore

Imbarcato al terminal Sapir un project cargo realizzato dalla ditta F.Ili Righini Srl

Un prodotto made in **Ravenna** in viaggio verso Singapore. È stato imbarcato al terminal Sapir del **porto di Ravenna**, sulla motonave Annette (rappresentata dall'agenzia marittima Marcandia), diretta a Singapore, un impianto interamente progettato e costruito da F.Ili Righini Srl. Si tratta di un nuovo imbarco di project cargo, tra cui un pezzo di 430 tonnellate di peso, reso possibile dalle sinergie del terminal, che nel settore vanta un'alta specializzazione, col comparto off-shore e con altre eccellenze della logistica ravennate: lo spedizioniere Casadei & Ghinassi, che ha coordinato le operazioni, e Cts SpA che ha eseguito il trasporto terrestre fino al punto d'imbarco. L'impianto verrà montato sulla nave Liza Unity, specializzata in lavori oil&gas da Exxon-Mobil, al largo della Guyana Francese. L'impianto è equipaggiato con un argano lineare da 827 tonnellate di tiro e 2 argani rotativi ognuno con capacità di tiro di 280 tonnellate oltre a un sistema di traslazione automatico e una gru idraulica.

12 | **NOTIZIE** | 4 FEBBRAIO 2021 | IL RESTO DEL CARLINO

Porto, movimentazioni in ripresa

Registrato un 15% di traffici rispetto a un anno fa, ma ci sono segni incoraggianti di dicembre



Colonna di fiume sospesa al porto

Il porto di Ravenna sta riprendendo a muoversi. I traffici sono aumentati del 15 per cento rispetto a un anno fa, ma ci sono segni incoraggianti di dicembre. La colonna di fiume sospesa al porto è un'opera d'arte in acciaio, che si staglia sul cielo. È un simbolo del porto, che è un luogo di incontro e di scambio. Il porto di Ravenna è un luogo di incontro e di scambio. È un luogo di incontro e di scambio. È un luogo di incontro e di scambio.

Fusignano: «Ravenna città guida verso la transizione energetica»

Ravenna è una città che è sempre stata all'avanguardia. È una città che è sempre stata all'avanguardia. È una città che è sempre stata all'avanguardia. È una città che è sempre stata all'avanguardia.

Un impianto da mille tonnellate verso Singapore

Il porto di Ravenna sta riprendendo a muoversi. I traffici sono aumentati del 15 per cento rispetto a un anno fa, ma ci sono segni incoraggianti di dicembre. La colonna di fiume sospesa al porto è un'opera d'arte in acciaio, che si staglia sul cielo. È un simbolo del porto, che è un luogo di incontro e di scambio. Il porto di Ravenna è un luogo di incontro e di scambio. È un luogo di incontro e di scambio. È un luogo di incontro e di scambio.

ANNUNCI

ANNUNCI



Informare

Ravenna

Nell' ultimo trimestre del 2020 il porto di Ravenna ha movimentato sei milioni di tonnellate di merci (-10,9%)

Rialzo del traffico dei rotabili Lo scorso anno il traffico delle merci nel **porto di Ravenna** è diminuito del -14,7% essendo stato pari a 22,41 milioni di tonnellate rispetto a 26,26 milioni di tonnellate nel 2019. Le sole merci allo sbarco sono ammontate a 18,60 milioni di tonnellate (-17,0%) e quelle all'imbarco a 3,80 milioni di tonnellate (-1,1%). Nel 2020 il settore delle merci varie ha registrato il transito di 2,13 milioni di tonnellate di merci in container (-10,9%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 195mila teu (-10,7%), 1,55 milioni di tonnellate di rotabili (-4,9%) e 5,14 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-20,0%). Le rinfuse liquide hanno totalizzato 4,15 milioni di tonnellate (-10,5%), di cui 2,25 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (-12,8%), 1,16 milioni di tonnellate di prodotti alimentari, mangimi e oleaginosi (-2,3%), 738mila tonnellate di prodotti chimici (-14,0%) e 6mila tonnellate di concimi (-66,5%). Le rinfuse solide si sono attestate a 9,43 milioni di tonnellate (+17,9%), incluse 4,05 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (-19,2%), 2,68 milioni di tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+17,4%), 868mila tonnellate di cereali (-54,2%), 168mila tonnellate di carboni (-40,4%), 51mila tonnellate di prodotti metallurgici (-55,0%), 47mila tonnellate di prodotti chimici (-23,1%) e 1,58 milioni di tonnellate di altre rinfuse secche (+3,1%). Nel solo quarto trimestre del 2020, per il sesto periodo trimestrale consecutivo, il traffico delle merci movimentato dallo scalo portuale ha registrato una flessione essendo stato pari a 6,01 milioni di tonnellate, con una riduzione del -10,9% sul periodo ottobre-dicembre dell' anno precedente, di cui 4,94 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-14,3%) e 1,07 milioni di tonnellate di carichi all'imbarco con un incremento - il primo dopo sei trimestri di calo - del +9,0%. Le merci varie hanno segnato una contrazione del -5,5% scendendo a 2,33 milioni di tonnellate, di cui 1,35 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-10,2%), 506mila tonnellate di merci containerizzate (-5,9%) con una movimentazione di container pari a 48mila teu (-6,1%) e 472mila tonnellate di carichi ro-ro, con una ripresa del +12,1% dopo sei trimestri di riduzione. Rinfuse liquide e rinfuse solide sono state pari rispettivamente a 1,09 milioni di tonnellate (-11,1%) e 2,59 milioni di tonnellate (-15,2%).



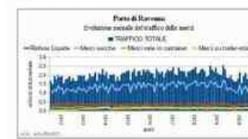
Nell'ultimo trimestre del 2020 il porto di Ravenna ha movimentato sei milioni di tonnellate di merci (-10,9%)

Risultato del traffico dei rotabili

Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -14,7% essendo stato pari a 22,41 milioni di tonnellate rispetto a 26,26 milioni di tonnellate nel 2019. Le sole merci allo sbarco sono ammontate a 18,60 milioni di tonnellate (-17,0%) e quelle all'imbarco a 3,80 milioni di tonnellate (-1,1%).

Nel 2020 il settore delle merci varie ha registrato il transito di 2,13 milioni di tonnellate di merci in container (-10,9%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 195mila teu (-10,7%), 1,55 milioni di tonnellate di rotabili (-4,9%) e 5,14 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-20,0%). Le rinfuse liquide hanno totalizzato 4,15 milioni di tonnellate (-10,5%), di cui 2,25 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (-12,8%), 1,16 milioni di tonnellate di prodotti alimentari, mangimi e oleaginosi (-2,3%), 738mila tonnellate di prodotti chimici (-14,0%) e 6mila tonnellate di concimi (-66,5%). Le rinfuse solide si sono attestate a 9,43 milioni di tonnellate (+17,9%), incluse 4,05 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (-19,2%), 2,68 milioni di tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+17,4%), 868mila tonnellate di cereali (-54,2%), 168mila tonnellate di carboni (-40,4%), 51mila tonnellate di prodotti metallurgici (-55,0%), 47mila tonnellate di prodotti chimici (-23,1%) e 1,58 milioni di tonnellate di altre rinfuse secche (+3,1%).

Nel solo quarto trimestre del 2020, per il sesto periodo trimestrale consecutivo, il traffico delle merci movimentato dallo scalo portuale ha registrato una flessione essendo stato pari a 6,01 milioni di tonnellate, con una riduzione del -10,9% sul periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente, di cui 4,94 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-14,3%) e 1,07 milioni di tonnellate di carichi all'imbarco con un incremento - il primo dopo sei trimestri di calo - del +9,0%. Le merci varie hanno segnato una contrazione del -5,5% scendendo a 2,33 milioni di tonnellate, di cui 1,35 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-10,2%), 506mila tonnellate di merci containerizzate (-5,9%) con una movimentazione di container pari a 48mila teu (-6,1%) e 472mila tonnellate di carichi ro-ro, con una ripresa del +12,1% dopo sei trimestri di riduzione. Rinfuse liquide e rinfuse solide sono state pari rispettivamente a 1,09 milioni di tonnellate (-11,1%) e 2,59 milioni di tonnellate (-15,2%).



WEB

Grosso imbarco al terminal Sapir

Impianto progettato e costruito dalla F.Ili Righini

Redazione

RAVENNA Grosso imbarco al terminal Sapir del porto di Ravenna. Sulla motonave Annette (rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Marcandia), diretta a Singapore, è stato infatti caricato un impianto interamente progettato e costruito dalla società F.Ili Righini. Si tratta quindi di un nuovo imbarco di project cargo, tra cui un pezzo di 430 tonnellate di peso, reso possibile dalle sinergie del terminal Sapir, che nel settore vanta un'alta specializzazione, col comparto off-shore e con altre eccellenze della logistica ravennate: lo spedizioniere Casadei & Ghinassi, che ha coordinato le operazioni, e CTS Spa che ha eseguito il trasporto terrestre fino al punto d'imbarco. L'impianto è un Riser Pull-In System completo di Travelling Crane Installation & Maintenance Platform. Si tratta di un macchinario per il tiro a bordo dei risers nelle navi FPSO (Floating Production, Storage and Offloading), in questo caso della nave FPSO Liza Unity, operata da Exxon-Mobil, al largo della Guyana Francese. Il Riser Pull-In System è equipaggiato con un argano lineare da 827 tonnellate di tiro e due argani rotativi ognuno con capacità di tiro di 280 tonnellate oltre a un sistema di traslazione automatico e una gru idraulica di servizio. Giunti a Singapore i macchinari saranno installati sulla nave Liza Unity. Come noto, il terminal Sapir è tra i leader in Adriatico per la movimentazione di project cargo, dotato di due gru Liebherr 600 da 208 tonnellate di portata. Operando con gru in abbinata, il terminal è così capace di sollevare pezzi anche oltre le 400 tonnellate di peso fornendo un servizio in totale autonomia.



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINCHI SRL
Via S. Maria 11 - 48013 Ravenna (RA) - Tel. 0544/491111

NEWS | LOGISTICA | PORTI | ALTOTRAFFICO

PUNTO
Grosso imbarco al terminal Sapir
Impianto progettato e costruito dalla F.Ili Righini

10 FEBBRAIO 15:04 - 2 febbraio 2021
Redazione

RAVENNA - Grosso imbarco al terminal Sapir del porto di Ravenna. Sulla motonave "Annette" (rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Marcandia), diretta a Singapore, è stato infatti caricato un impianto interamente progettato e costruito dalla società F.Ili Righini. Si tratta quindi di un nuovo imbarco di project cargo, tra cui un pezzo di 430 tonnellate di peso, reso possibile dalle sinergie del terminal Sapir, che nel settore vanta un'alta specializzazione, col comparto off-shore e con altre eccellenze della logistica ravennate: lo spedizioniere Casadei & Ghinassi, che ha coordinato le operazioni, e CTS Spa che ha eseguito il trasporto terrestre fino al punto d'imbarco.

ABBONATI D'EFFETTUA IL LOGIN

ARCHIVIO COMPLETE | SPEDIZIONE | ALBORECA | NEWS FPSO | PROJECT CARGO | TERMINAL SAPIR

"A Ravenna aumentano gli universitari e i laboratori", soddisfazione di Mingozi (TCR) -

Secondo il presidente del Terminal Container le prospettive sono straordinarie

Ibolognesi

"Si tratta di una ulteriore buona notizia per l' insediamento universitario ravennate - afferma Mingozi -. Esso si aggiunge alla crescita delle immatricolazioni, superiore a tutti i Campus Unibo, all' arrivo di Medicina grazie all' impegno di Istituzioni, Alma Mater e Fondazione Cassa, ai nuovi corsi istituiti da Beni Culturali, Giurisprudenza e Ingegneria ed al sostegno ribadito da importanti associazioni d' impresa, quali ad esempio Confindustria Romagna, artigianato, Camera di Commercio e realtà portuali, a partire da **ADSP** e Sapir". "Se a questo aggiungiamo la volontà dei comuni di Ravenna e Faenza rivolta a fornire nuove strutture al servizio degli universitari - prosegue Mingozi -, posti letto e studentati, ed un territorio più aperto all' innovazione ed alla qualità delle risorse formative interessanti per i settori medico, giuridico, finanziario, per i lavori di approfondimento dei fondali del porto, per gli studi archeologici nell' area della vecchia Caserma di via Nino Bixio, per rilanciare l' attività del Centro Ricerche di Marina di Ravenna ormai pubblico e per il restauro e la cura del patrimonio culturale unico al mondo, si può dire che siamo di fronte a prospettive straordinarie". "Quelle - conclude Mingozi - che uniscono gli insegnamenti superiori e il contributo della scienza e dello studio a nuove occasioni di lavoro per far sì che l' intero territorio ravennate ed emiliano-romagnolo offra alle nuove generazioni gli strumenti per crescere e per competere con le economie di tutto il mondo".

The screenshot shows the website interface for Ravenna24Ore.it. The main article title is "A Ravenna aumentano gli universitari e i laboratori", soddisfazione di Mingozi (TCR)". Below the title are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Email. To the right, there is a sidebar with several news snippets, including "Omicidio al chiuso di giardini a Lido Adriatico, condanna a 21 anni in primo...", "Lotta all'abbandono di rifiuti: 59 multe nell'ultimo mese a Castel Bolognese", "Biblioteca Classense: si amplia la consultazione in sede, riaprono le mostre e la sala...", and "Corso per operatore ludico: il Csi Ravenna lancia un secondo percorso formativo". At the bottom of the article, there is a small text box that says "Se a questo aggiungiamo la volontà dei comuni di Ravenna e Faenza rivolta a".

Italia Nostra chiede chiarimenti ad Arpa: "Cosa succede agli stabilimenti industriali del Porto di Ravenna?"

Redazione

Italia Nostra, associazione nazionale per la tutela del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione, ha inviato una richiesta di chiarimenti ad Arpa per chiedere chiarimenti in merito a fumi sviluppatasi negli stabilimenti industriali del Porto di Ravenna. 'A partire dalla mattinata di lunedì 1 febbraio numerosi cittadini hanno segnalato e potuto riprendere una poderosa colonna di fumi che si levava dalla zona industriale di Ravenna' - affermano da Italia Nostra, aggiungendo-, già immersa nelle emissioni delle centinaia di camini presenti. Le emissioni erano particolarmente visibili per la presenza di pochissimo vento e per le condizioni di bel tempo. La colonna si innalzava indicativamente dalla zona del petrolchimico ex Anic, ora Sito Chimico multisocietario ex EniChem, ma potrebbe anche essere riferita ad altri stabilimenti'.

The screenshot shows the website interface for RavennaNotizie.it. At the top, there is a navigation bar with links for News, Contact, Network, Rubriche, and News. Below this is a header with the site name and a tagline. The main content area features the article title in large, bold text. A sub-header reads 'Le Rubriche di RavennaNotizie - Porto di Ravenna'. Below the title is a small image of a factory with smoke rising from it. To the right of the main article, there are several smaller news snippets, including one about 'Porto di Ravenna, Dipendenti infedeli sottraggono 100 stecche di sigarette da un...' and another about 'Torna il sereno e si alzano le temperature in provincia di Ravenna. Il meteo di oggi, martedì 2 febbraio...'. At the bottom of the article, there is a small image of a factory and a caption that reads: 'Italia Nostra, associazione nazionale per la tutela del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione, ha inviato una richiesta di chiarimenti ad Arpa per chiedere chiarimenti in merito a fumi sviluppatasi negli stabilimenti industriali del Porto di Ravenna. 'A partire dalla mattinata di lunedì 1 febbraio numerosi cittadini hanno segnalato e potuto riprendere una poderosa colonna di fumi che si levava dalla zona industriale di Ravenna' - affermano da Italia Nostra, aggiungendo-, già immersa nelle emissioni delle centinaia di camini presenti. Le emissioni erano particolarmente visibili per la presenza di pochissimo vento e per le condizioni di bel tempo. La colonna si innalzava indicativamente dalla zona del petrolchimico ex Anic, ora Sito Chimico multisocietario ex EniChem, ma potrebbe anche essere riferita ad altri stabilimenti'.

Università: 4 milioni per completare la sede di Scienze Ambientali e Biologia

"Il finanziamento di 4 milioni deciso dall' Ateneo per completare la sede di Scienze Ambientali e Biologia di via Sant' Alberto (impegno che risale ad alcuni anni fa) è una ulteriore buona notizia per l' insediamento universitario ravennate" afferma Giannantonio Mingozzi. "Esso si aggiunge alla crescita delle immatricolazioni, superiore a tutti i Campus Unibo, all' arrivo di Medicina grazie []

"Il finanziamento di 4 milioni deciso dall' Ateneo per completare la sede di Scienze Ambientali e Biologia di via Sant' Alberto (impegno che risale ad alcuni anni fa) è una ulteriore buona notizia per l' insediamento universitario ravennate" afferma Giannantonio Mingozzi. "Esso si aggiunge alla crescita delle immatricolazioni, superiore a tutti i Campus Unibo, all' arrivo di Medicina grazie all' impegno di Istituzioni, Alma Mater e Fondazione Cassa, ai nuovi corsi istituiti da Beni Culturali, Giurisprudenza e Ingegneria ed al sostegno ribadito da importanti associazioni d' impresa, quali ad esempio Confindustria Romagna, artigianato, Camera di Commercio e realtà portuali, a partire da **ADSP** e Sapir" prosegue Mingozzi. "Se a questo aggiungiamo la volontà dei comuni di Ravenna e Faenza rivolta a fornire nuove strutture al servizio degli universitari, posti letto e studentati, ed un territorio più aperto all' innovazione ed alla qualità delle risorse formative interessanti per i settori medico, giuridico, finanziario, per i lavori di approfondimento dei fondali del porto, per gli studi archeologici nell' area della vecchia Caserma di Via Nino Bixio, per rilanciare l' attività del Centro Ricerche di Marina di Ravenna ormai pubblico e per il restauro e la cura del patrimonio culturale unico al mondo, si può dire che siamo di fronte a prospettive straordinarie" dichiara Mingozzi. "Quelle che uniscono gli insegnamenti superiori e il contributo della scienza e dello studio a nuove occasioni di lavoro per far sì che l' intero territorio ravennate ed emiliano- romagnolo offra alle nuove generazioni gli strumenti per crescere e per competere con le economie di tutto il mondo" conclude Giannantonio Mingozzi.

The screenshot shows the RavennaWebTV website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, and SPORT. The main headline reads "Università: 4 milioni per completare la sede di Scienze Ambientali e Biologia". Below the headline is a large image of a building, likely the university's new facility. To the right of the main image are several smaller news snippets with images and brief text, including one about a 22-year-old student and another about a car advertisement for Opel.

Italia Nostra: "Cosa succede agli stabilimenti industriali del Porto di Ravenna?"

"A partire dalla mattinata di lunedì 1 febbraio numerosi cittadini hanno segnalato e potuto riprendere una poderosa colonna di fumi che si levava dalla zona industriale di **Ravenna**, già immersa nelle emissioni delle centinaia di camini presenti" afferma Italia Nostra sezione di **Ravenna**. "Le emissioni erano particolarmente visibili per la presenza di pochissimo vento e per le condizioni di bel tempo. La colonna si innalzava indicativamente dalla zona del petrolchimico ex Anic, ora Sito Chimico multisocietario ex EniChem, ma potrebbe anche essere riferita ad altri stabilimenti. Italia Nostra ha inviato una richiesta di chiarimenti ad Arpa per comprendere di cosa si sia trattato" conclude Italia Nostra.



The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there is a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, and SPORT. Below this, the main article is displayed with the title "Italia Nostra: 'Cosa succede agli stabilimenti industriali del Porto di Ravenna?'" and a sub-headline "In Rapido - 1 febbraio 2021". The article text is partially visible, matching the text on the left. To the right of the main article, there are several smaller news snippets with images and titles, such as "Napoli: il club...", "Napoli: il club...", "A cosa dice...", and "OPEL MOLTIPLICA GLI INCENTIVI!".

Impianto Righini imbarcato al terminal Sapir

È stato imbarcato al terminal Sapir del porto di Ravenna, sulla motonave Annette (rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Marcandia), diretta a Singapore, un impianto interamente progettato e costruito da F.Ili Righini Srl. Si tratta quindi di un nuovo imbarco di project cargo, tra cui un pezzo di 430 tonnellate di peso, reso possibile dalle sinergie del terminal, che nel settore vanta un'alta specializzazione, col comparto off-shore e con altre eccellenze della logistica ravennate: lo spedizioniere Casadei & Ghinassi, che ha coordinato le operazioni, e CTS SpA che ha eseguito il trasporto terrestre fino al punto d'imbarco. L'impianto è un Riser Pull-In System completo di Travelling Crane Installation & Maintenance Platform. Si tratta di un macchinario per il tiro a bordo dei risers nelle navi FPSO, in questo caso della Nave FPSO Liza Unity, operata da Exxon-Mobil, al largo della Guyana Francese. Il Riser Pull-In System è equipaggiato con un argano lineare da 827 tonnellate di tiro e 2 argani rotativi ognuno con capacità di tiro di 280 tonnellate oltre a un sistema di traslazione automatico e una gru idraulica di servizio. Giunti a Singapore i macchinari saranno installati sulla nave Liza Unity.

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, and SPORT. Below this, the main headline reads "Impianto Righini imbarcato al terminal Sapir" with a sub-headline "In Mare" and a date "2 febbraio 2021". A large image shows a yellow crane lifting a massive piece of machinery. To the right, there are smaller images and text snippets under the heading "FATTI DI VITA". Below the main image, there's a detailed text block starting with "È stato imbarcato al terminal Sapir del porto di Ravenna, sulla motonave Annette (rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Marcandia), diretta a Singapore, un impianto interamente progettato e costruito da F.Ili Righini Srl." and ending with "L'impianto è un Riser Pull-In System completo di Travelling Crane Installation & Maintenance Platform. Si tratta di un macchinario per il tiro a bordo dei risers nelle navi FPSO, in questo caso della Nave FPSO Liza Unity, operata da Exxon-Mobil, al largo della Guyana Francese. Il Riser Pull-In System è equipaggiato con un argano lineare da 827 tonnellate di tiro e 2 argani rotativi ognuno con capacità di tiro di 280 tonnellate oltre a un sistema di traslazione automatico e una gru idraulica di servizio. Giunti a Singapore i macchinari saranno installati sulla nave Liza Unity."

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Palma: le tutele e il futuro del porto sono già approvate

Il presidente del consiglio comunale di Carrara: nel 2019 abbiamo posto le condizioni di tutela e difesa dell' ambiente

R.C.

Carrara. Sul **porto**, «Bene la discussione, ma si parta dai fatti: il Consiglio Comunale di **Carrara** ha approvato il Dpss, il Documento di pianificazione strategica e di sistema nel 2019». A scriverlo è il presidente del consiglio comunale di **Carrara**, Michele Palma. E dettaglia. «Negli ultimi giorni sono apparsi sulla stampa interventi circa il futuro del **porto** sia di rappresentanti delle istituzioni che di diversi portatori di interessi, che spaziano dalle aziende del comparto nautico, al settore turistico fino alla difesa dell' ambiente, oltretutto da parte di singoli cittadini». «Il dibattito, ad ogni livello - aggiunge - è il sale della democrazia e accolgo quindi con molto piacere tutto questo interesse intorno al **porto** di **Marina di Carrara**. Tra le richieste che emergono da questi interventi spiccano: dedicare i moli di ponente alle attività turistiche in particolare crociere e diporto; evitare interferenze con la foce del Carrione; verificare con studi terzi che ogni opera a mare non peggiori l' erosione costiera a sud del **porto**; non costruire nulla oltre la foce del Carrione, limitare le interferenze tra la città e le attività portuali e avere spazi dedicati alle imprese del settore nautico e in particolare un travel lift per varare le imbarcazioni». «Che poi a ben vedere sono tutte cose che si trovano nel programma elettorale con cui è stata eletta l' attuale amministrazione del Comune di **Carrara** e quindi vedo queste discussioni come un attestato di riconoscimento che quella visione era valida al punto che adesso è condivisa anche da chi allora la contestava. Accolgo quindi con favore questo cambio di idee». «C' è un però, e mi rivolgo in particolare ai rappresentanti delle istituzioni, che in quanto rappresentanti di tutto il popolo italiano, prima di intervenire su un tema tanto importante dovrebbero informarsi». Secondo Palma, «occorre fare un breve riassunto a beneficio degli smemorati». «Quando si è insediata questa amministrazione i progetti prevedevano una espansione del **porto** per diverse centinaia di metri oltre la foce del Carrione, la parte turistica del **porto** ad est e quella commerciale a ovest. Questi progetti, oltre a rappresentare una enorme cementificazione del litorale e rendere lo sbocco del Carrione interno al **porto**, avrebbero avuto anche la conseguenza di mescolare ulteriormente aree turistiche con aree industriali, mettendo il **porto** turistico davanti alla zona industriale e il **porto** industriale davanti alla zona pedonale di **Marina di Carrara**. Questi piani sono stati cancellati. Questo è un primo fatto da tenere a mente». «Il secondo è che nel giugno del 2019 il Consiglio Comunale, che ho l' onore di presiedere, è stato tra i primi in Italia ad approvare il Dpss (documento di programmazione strategica di sistema). In tale atto che traccia le linee guida per lo sviluppo futuro del **Porto di Marina di Carrara** è possibile leggere in nero su bianco che: a sud della foce del Carrione non verranno più fatte opere portuali a mare, diversamente da quanto i precedenti progetti prevedevano; ora è nero su bianco che in quel tratto verrà realizzato, anche se in tempi non brevi, il lotto 5 del Waterfront ossia un' area ricreativa pubblica fronte mare; le attività turistiche e in particolare crociere e diporto, verranno concentrate ai moli di ponente mentre il traffico commerciale sarà concentrato sui moli di levante; si punta ad un incremento degli attracchi di crociere, con previsioni di 200.000 sbarchi di turisti ogni anno; disporre la parte turistica di fronte alla parte turistica di **Marina** e quella industriale di fronte alla zona industriale/artigianale evita incroci tra il traffico industriale e quello turistico;



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

altre soluzioni verranno messe in atto per mitigare ulteriormente le interferenze tra **porto** e città; è previsto un travel lift per il varo delle imbarcazioni prodotte dalle numerose aziende del comparto nautico presenti sul territorio; ogni progetto di opera a mare sarà preventivamente sottoposto al parere di studi di ingegneria terzi e di livello internazionale per verificare che non danneggi le coste a sud del **porto** e al contempo evitare l'insabbiamento del suo ingresso». A detta di Michele Palma, «In altre parole: tutto quello che si sta chiedendo a gran voce negli interventi sui giornali di questi giorni è già stato, non solo pensato, ma messo nero su bianco in atti del Consiglio Comunale. Naturalmente per passare dalla carta alle opere realizzate e finite occorrono anni, si parla pur sempre di cambiamenti di portata enorme che richiedono anni e decine di milioni di euro di investimenti». R.C. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Porto, lo sviluppo nero su bianco Ma per realizzarlo ci vogliono anni»

Carrara, il presidente del consiglio: «Ampliamento, travel lift e lotta all'erosione. Niente a sud del Carrione»

di Claudio Laudanna CARRARA «Ampliamento, travel lift e lotta all'erosione: abbiamo già messo nero su bianco tutte le risposte». Dopo giorni di discussioni sul futuro dello scalo di Marina di Carrara è ora il presidente del consiglio comunale di Carrara Michele Palma a provare a mettere alcuni punti fermi. «Bene la discussione, ma si parta dai fatti - dice -. Tra le richieste che sono emerse negli interventi di questi giorni spiccano: dedicare i moli di ponente alle attività turistiche in particolare crociere e diporto; evitare interferenze con la foce del Carrione; verificare con studi terzi che ogni opera a mare non peggiori l'erosione costiera a sud del porto; non costruire nulla oltre la foce del Carrione, limitare le interferenze tra città e attività portuali, avere spazi dedicati alle imprese del settore nautico e in particolare un travel lift per varare le imbarcazioni. Tutte cose che si trovano nel programma elettorale con cui è stata eletta l'attuale amministrazione di Carrara e quindi vedo queste discussioni come un attestato di riconoscimento che quella visione era valida al punto che adesso è condivisa anche da chi allora la contestava. Ricordo tra l'altro che quando si è insediata questa amministrazione i progetti prevedevano una espansione del porto per diverse centinaia di metri oltre la foce del Carrione, la parte turistica del porto ad est e quella commerciale a ovest. Questi progetti, oltre a rappresentare una enorme cementificazione del litorale avrebbero avuto anche la conseguenza di mescolare ulteriormente aree turistiche con aree industriali». Palma si concentra poi sul Documento di programmazione strategica di **sistema** che l'**Autorità portuale** è stata tra i primi ad adottare in tutta Italia nel 2019. «Questo documento traccia le linee guida per lo sviluppo futuro del porto e mette nero su bianco che: a sud della foce del Carrione non verranno più fatte opere portuali a mare, ma non solo, in quel tratto verrà realizzato il lotto 5 del waterfront ossia un'area ricreativa pubblica fronte mare - spiega il presidente del consiglio carrarese -. Sempre nel Dpss si dice chiaramente che le attività turistiche e in particolare crociere e diporto, verranno concentrate ai moli di ponente mentre il traffico commerciale sarà concentrato sui moli di levante e che si punterà ad un incremento degli attracchi di crociere, con previsioni di 200mila sbarchi di turisti ogni anno. E' poi previsto un travel lift per il varo delle imbarcazioni prodotte dalle numerose aziende del comparto nautico presenti sul territorio, mentre ogni progetto di opera a mare sarà preventivamente sottoposto al parere di studi di ingegneria terzi e di livello internazionale per verificare che non danneggi le coste ed evitare l'insabbiamento del suo ingresso. In altre parole: tutto quello che si sta chiedendo a gran voce in questi giorni è già stato, non solo pensato, ma messo nero su bianco in atti del Consiglio Comunale. Naturalmente per passare dalla carta alle opere realizzate e finite occorreranno anni, in alcuni casi anche un decennio, ma io credo che la politica debba sapere guardare avanti, avere una propria visione sul lungo periodo e trasformarla in un progetto per il futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



RASSICURAZIONI

«Studi d' ingegneria internazionali contro l' erosione»

«Ogni progetto di opera a mare - assicura il presidente del consiglio di Carrara, Michele Palma - sarà preventivamente sottoposto al parere di studi di ingegneria terzi e di livello internazionale per verificare che non danneggi le coste a sud del porto e al contempo evitare l' insabbiamento del suo ingresso». L' ampliamento del porto dunque sarà tutto all' interno del perimetro attuale: nessuno stravolgimento rispetto alla situazione attuale, almeno a leggere il Documento di pianificazione strategica di sistema dell' **Autorità portuale**. A sud della foce del Carrione niente opere portuali a mare, nel tratto di litorale tra il Carrione e il Lavello è prevista la realizzazione del cosiddetto lotto 5 del waterfront: un' area ricreativa pubblica fronte mare. Le attività turistiche, in particolare crociere e diporto, saranno concentrate ai moli di ponente mentre il traffico commerciale su quelli di levante, con l' obiettivo di arrivare a 200mila sbarchi di croceristi ogni anno. Si cercherà di disporre la parte turistica di fronte alla parte ricettiva di Marina di Carrara e quella produttiva di fronte alla zona industriale. Previsto un travel lift per il varo e l' alaggio delle imbarcazioni.



Grimaldi potenzia la Livorno-Olbia inserendo due Cruise

Napoli. Il Gruppo Grimaldi annuncia il potenziamento del collegamento ro-pax Livorno-Olbia e respinge l'ipotesi monopolio nei traffici marittimi verso la Sicilia. Nella seconda metà di febbraio saranno impiegate sulla linea Cruise Sardegna e Cruise Europa, incrementando la capacità di trasporto di passeggeri e merci. In un solo viaggio tra i due porti la compagnia potrà infatti trasportare oltre mille passeggeri, 120 auto e 65 trailer in più rispetto a quanto garantito finora. Data la rilevanza della linea, strategica per collegare la Sardegna all'Italia e al continente, il servizio sarà regolare con partenze serali anche il sabato e la domenica da entrambi i porti, mentre dal lunedì al venerdì la frequenza vede l'aggiunta di una partenza al mattino sia da Livorno che da Olbia. Inoltre, da giugno a settembre il gruppo garantirà da entrambi i porti due partenze al giorno, una al mattino ed una alla sera, sette giorni su sette.

Le unità battono bandiera italiana, sono lunghe 225 metri e possono raggiungere una velocità di crociera di 27,5 nodi. Ognuna delle unità può accogliere 2,850 passeggeri e 215 auto al seguito, nonché 3,050 metri lineari di carico rotabile, equivalenti a circa 185 trailer. Nei servizi per la Sardegna di Grimaldi, oltre alla Livorno-Olbia figurano anche la Civitavecchia-Porto Torres, la Barcellona-Porto Torres, la Civitavecchia- Olbia, la Salerno-Cagliari e la Palermo-Cagliari, più quelli solo merci che collegano Porto Torres con Genova, e Cagliari con Genova, Livorno e Valencia/Sagunto. Con riferimento ad alcuni articoli recentemente apparsi sulla stampa specializzata riguardo ad un possibile rischio di monopolio nei collegamenti verso la Sicilia, il gruppo Grimaldi ci tiene a precisare che le cose non stanno proprio così. Ad oggi, spiega Grimaldi, il traffico merci tra il continente e la Sicilia si svolge per la metà su strada e ferrovia attraverso lo Stretto di Messina, mentre l'altra metà è garantita dalle vie del mare, dove operano Grimaldi, Grandi Navi Veloci, Tirrenia-CIN e Caronte & Tourist. Una ripartizione del mercato che scongiura qualsiasi rischio di monopolio. «Inoltre -scrive in una nota l'armatore di Napoli- essendo tale mercato operato in libera concorrenza, qualora un operatore fosse costretto a ritirarsi vi sarebbe sempre la possibilità che il suo posto sia occupato da un nuovo player».



Il Secolo XIX

Livorno

Recovery Plan, Livorno protesta «Zero soldi per l' asse Brennero»

ALBERTO GHIARA

Il Piano di recupero e resilienza del governo italiano dimentica i porti dell' asse del Brennero, ossia La Spezia, Livorno e Piombino. L' allarme arriva dal presidente uscente dell' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino), Stefano Corsini. Corsini sottolinea come nel Piano ci sia spazio soltanto per l' asse Reno-Alpi attraverso il porto di Genova e per l' Adriatico-Baltico attraverso Trieste: «Livorno, con la Darsena Europa - afferma Corsini - e insieme alla 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». Rossi: «2021, bene gennaio» «I primi dati che arrivano sui risultati dei porti nel mese di gennaio ispirano un minimo di fiducia»: dopo l' arretramento (-14%) del 2020, le parole del presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, sono una boccata d' ossigeno. Anche se la strada è ancora lunga: «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».

Venezia, sfratto ai rimorchiatori Mentre partono i primi bandi per il rinnovo delle concessioni ai rimorchiatori in tutta Italia, a Venezia lo sfratto dell' attuale concessionario del rimorchio, la società Panfido, diventa un caso. La commissaria dell' Autorità di sistema portuale, Cinzia Zincone, ha dato 40 giorni di tempo a Panfido per restituire le aree del canale della Brentella, ripristinando lo stato in cui erano quando furono consegnate nel 2003. A rischio ci sono 35 dei 140 posti di lavoro della società, mentre quattro dei 25 rimorchiatori potrebbero essere messi in disarmo, assieme a pontone galleggiante e bacino galleggiante. La questione è approdata in consiglio comunale, dove ci si chiede come mai si sia scoperto soltanto adesso che il piano regolatore del 1965 non prevedesse un approdo per i rimorchiatori e se, al di là delle ragioni giuridiche, non si potesse trovare una soluzione prima di arrivare a una decisione così drastica. Palermo, bacini in vendita La Regione Sicilia mette in vendita due bacini di carenaggio galleggianti inutilizzati da 10 anni che occupano aree preziose. La mossa ha l' obiettivo di creare spazio per l' attività delle crociere. Il bando per i due bacini, rispettivamente da 19 mila e 52 mila tonnellate, scadrà il prossimo 22 febbraio. La base d' asta è di circa tre milioni di euro. Il sindacato ha chiesto che il ricavato venga utilizzato per il rilancio del cantiere navale di Palermo. Annunziata guiderà Napoli e Salerno Il ministro per le Infrastrutture dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato il decreto che nomina Andrea Annunziata presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale per i prossimi quattro anni a partire dalla data di notifica del decreto. Annunziata, che è avvocato e in precedenza è stato alla guida di Catania-Augusta e prima ancora dell' Authority di Salerno, succede a Pietro Spirito. Il decreto è stato protocollato lunedì. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Authority, ora il match si sposta sul numero due Chi c'è nel toto-nomi

Fra le ipotesi la soluzione interna (con Gagliani, Paroli o la piombinese Macii), le "stellette" di Tarzia, Agostinelli o Busdraghi, il manager Cioni e l'outsider Caridi

MAURO ZUCHELLI

Livorno. Fra neanche una settimana il contrammiraglio Giuseppe Tarzia lascerà il quartier generale della Capitaneria di **porto** nel cuore del **Porto Mediceo**: lo farà poche ore dopo aver spento 63 candeline sulla torta. Ma chissà se farà la valigia per lasciare anche Livorno o se invece, lasciate uniforme e stellette per indossare la giacca, se ne andrà a meno di mezzo miglio di distanza, salendo le scale che ha già tante volte salito negli ultimi tre anni e mezzo per le riunioni del comitato di gestione dell' Authority. Dopo che la ministra Paola De Micheli hanno risolto con tre mesi di anticipo con l'incarico a Luciano Guerrieri il toto-nomi per la poltronissima di presidente (nelle prossime ore dovrebbe esserci il voto in commissione parlamentare), adesso il valzer delle ipotesi riguarda il ruolo di segretario generale e proprio Tarzia è uno dei nomi che rimbalzano nella roulette delle supposizioni. Non è ovviamente l'unico. La modalità di nomina del presidente senza più il passaggio delle designazioni locali raffredda di parecchio il tourbillon dei nominativi perché di fatto la questione si gioca fra ministro e presidente della Regione. È probabile che a trasformarsi in un ring sia l'altra nomina in tandem con il numero uno di Palazzo Rosciano: quella del segretario generale. Basti ricordare il duello rusticano che ha dovuto affrontare l'avvocato Giuliano Gallanti - l'uomo che riuscirà nella titanica impresa di dare a Livorno un Prg portuale dopo più di 60 anni - per ottenere, nonostante l'esplicito altolà del Pd locale, l'arrivo di Massimo Provinciali dai vertici della dirigenza ministeriale. Il toto-nomi si apre prima di tutto guardando sotto il tetto dell'ente. E qui troviamo, come già segnalato, due dirigenti che hanno già ricoperto il ruolo di segretario generale: da un lato, Roberta Macii che è rientrata a Palazzo Rosciano dopo esser stata segretaria generale all' Authority di Civitavecchia (e che ha nel curriculum l'impegno ai vertici della "macchina" burocratica dell'istituzione portuale piombinese negli anni di Guerrieri presidente); dall'altro, Simone Gagliani che nel periodo di sospensione di Provinciali il segretario generale facente funzione a Palazzo Rosciano l'ha fatto già (dopo che Gabriele Gargiulo ha passato la mano). C'è anche un terzo nome in ballo fra i dirigenti dell'ente di scali Rosciano: si tratta di Matteo Paroli, anche lui alla guida dell'apparato per un certo periodo qualche anno fa, e adesso provvisoriamente "distaccato" perché numero due a Ancona al fianco di Rodolfo Giampieri, alle prese anch'egli con il rebus di quel che gli accadrà adesso che è finito il mandato. Dal fronte di Palazzo Civico si è messa in evidenza la figura di Barbara Bonciani, prima assessora al **porto**: anch'essa appartenente ai ranghi di Palazzo Rosciano, ma a livello funzionariale. C'è da tener conto che siamo anche in una fase di attivismo della sponda militare del governo del mare sotto le insegne dei comandanti della Guardia Costiera: l'ha interpretata Tarzia. Ma pure le nomine del Comune di Livorno in comitato di gestione si sono affidate prima al contrammiraglio Umberto Marsili e poi, con le sue dimissioni in autunno, al comandante Nerio Busdraghi, tanto l'uno come l'altro dopo il pensionamento dai ruoli militari. Potrebbe essere questo l'indizio di una ipotesi Busdraghi? È un volto assai conosciuto dalle nostre parti: non ci si dimentichi che gli oltre trent'anni di carriera militare, a parte il periodo iniziale a Brindisi e una fase a Roma al comando generale, sono stati fra



Il Tirreno

Livorno

Livorno, Piombino e Elba con varie responsabilità fino alla guida del reparto tecnico-amministrativo. Non è chiaro se, sempre in questa chiave, potrebbe esserci spazio per il contrammiraglio Andrea Agostinelli, livornese, da quasi sei anni al timone di un porto complicato come Gioia Tauro con l'apprezzamento delle realtà locali per i risultati conseguiti: resta da capire se dopo esser stato a lungo in ballo con Guerrieri come papabile presidente ora potrebbe fare da numero due. Resta da capire se si applichi ancora la "legge Madia" che stoppa gli incarichi a chi è in pensione. Arriva invece dal fronte degli operatori privati un altro nome livornese e doc: stiamo parlando di Raffaello Cioni. Se ora è direttore operativo di Apm-Maersk nel maxi-terminal del colosso danese a Vado. È questo solo l'ultimo incarico di una lunga carriera con crescenti responsabilità sul fronte del porto dal lato dei terminal (che non guasterebbe di fronte alla missione di realizzare il nuovo terminal della Darsena Europa). Nel curriculum anche i ruoli in plancia di comando negli ultimi vent'anni a La Spezia così come a Livorno in Tdt, poi Cagliari e quindi ai vertici della direzione commerciale di casa Contship. L'ultima sottolineatura è per un outsider. Se nel calcio il Pisa si è presa un calciatore ex amaranto, come numero due dell'Authority livornese potrebbe arrivare un manager pisano: non è affatto casuale il riferimento a Giandomenico Caridi, che ha guidato la crescita della Navicelli spa. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

disco verde dal comitato di gestione disco verde dal comitato di gestione

Il piano di Palazzo Rosciano da qui al 2023 La maxi-Darsena, il microtunnel e il resto

LIVORNO. Il piano operativo triennale (Pot) dell' Authority indica gli interventi per disegnare il **porto** che verrà di qui al 2023, e lo fa ovviamente mettendo l'accento sulle infrastrutture. A cominciare da quella che il presidente Stefano Corsini, illustrando il piano, chiama «la sfida delle sfide»: la realizzazione della prima fase della Darsena Europa (cioè le opere foranee di protezione con la nuova imboccatura, l' approfondimento dei fondali e il nuovo terminal contenitori). Per la prima volta anziché escavare le darsene verso terra, si punta a una espansione a mare che comporterà la «riorganizzazione delle aree commerciali del **porto**», come è stato detto a Palazzo Rosciano presentando il risultato dell' elaborazione. Il piano ha avuto l' ok del comitato di gestione. Occhi puntati anche sulla infrastrutturazione ferroviaria della Darsena Europa, da leggere in tandem con il potenziamento dei "piani del ferro" di Livorno e Piombino: sta qui - viene sottolineato - «una modalità ritenuta strategica per tutto il nodo logistico integrato». Da articolare su tre assi: 1) il collegamento ferroviario fra **porto** e interporto (scavalco); 2) il collegamento ferroviario tra l' interporto e la linea Collesalveti-Vada per allargare gli effetti diffusivi delle potenzialità di insediamento; 3) la direttrice Pisa-Firenze per connettersi via ferrovia all' Alta Velocità Alta Capacità e tramite l' adeguamento del tunnel Bologna-Prato raggiungere l' area padana. Nei programmi con arco di orizzonte triennale Palazzo Rosciano indica «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 Stazione marittima». Per l' Authority questo «piano concreto» chiude la fase dal 2018 al 2020 «caratterizzata dal raggiungimento di importanti obiettivi in chiave sistemica»: a Cominciare dalla riorganizzazione dei porti in un sistema. Fra i risultati raggiunti: la conferma del finanziamento pubblico (560 milioni) per la maxi-Darsena, il completamento della privatizzazione 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 l' aumento di capitale dell' interporto. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

asamar, spedimar e fita-cna

Le categorie «L' identikit secondo noi»

M.Z.

livorno. Se il risiko vede già un moltiplicarsi di nomi e bandiere cominciano anche a schierarsi le forze in campo. A cominciare da tre associazioni di categoria del settore (gli spedizionieri di Spedimar, gli agenti marittimi di Asamar e gli autotrasportatori di Fita Cna) che fanno fronte comune rivendicando voce in capitolo in quanto «rappresentano la più vasta compagine di imprese e, dunque, di personale attivo nel settore con un totale di circa 5mila occupati (con, ovviamente, relative famiglie)». Se alzano la voce è per sottolineare con «profonda preoccupazione» il «perdurare di una situazione di stallo che affligge il più importante motore economico cittadino». In realtà, però, si tratta di un documento del quale Il Tirreno è venuto in possesso ma che risulta fosse destinato a una circolazione interna, non destinato cioè alla pubblicazione sul giornale quanto semmai al pressing nei conciliaboli della comunità portuale. Oltre a auspicare che l' insediamento del nuovo presidente designato Luciano Guerrieri avvenga il «prima possibile» («ha la stima e la fiducia di tutte le categorie»), oltre a rimarcare la delusione per il fatto che nel Recovery non c' è una riga per Livorno, emerge la richiesta di «porre fine (e portare la pace) ad annose questioni di carattere giuridico-amministrativo che hanno, purtroppo, condizionato le attività di tutta una comunità». Questo però è possibile solo se c' è una governance forte e autorevole. Insomma, le competenze di carattere giuridico-amministrativo del numero due sono «una condizione necessaria ma non sufficiente». Meglio «evitare nomine "politiche"» e guardare dunque «al merito e alla competenza nel settore», ecco che Enrico Bonistalli (Asamar), Massimo Angioli (Fita Cna) e Gloria Dari (Spedimar) disegnano un identikit più complessivo: 1) «preparazione e competenza in ambito shipping e logistica»; 2) «conoscenza dei sistemi logistici e degli strumenti oggi indispensabili» perché la logistica è «l' industria (nel vero senso del termine) fondamentale» in un Paese come il nostro che «vive di import e export»; 3) capacità di «rilanciare il ruolo fondamentale del retro **porto** e di tutte le sue potenzialità» sotto il segno dell' integrazione «a beneficio del lavoro di tutte le categorie»; 4) «appartenenza al territorio»; 5) «effettiva azione super partes per proteggere tutta la comunità, e non solo una parte»; 5) capacità di «progettazione e attivazione di finanziamenti per progetti infrastrutturali e di ricerca, a valere su fondi comunitari e in coordinamento con Regione e Comune», ottenuti dalla «maggior parte dei porti italiani negli ultimi anni». Asamar, Spedimar e Fita Cna lo ripetono chiedendo di essere ascoltate in nome del fatto di aver sempre operato (ma specialmente in questo ultimo anno così difficile) in totale sintonia cercando di perseguire gli interessi della Comunità, sopra agli interessi particolari: anche perché - si aggiunge - gli interessi della comunità portuale «sono gli interessi stessi della nostra città e del nostro territorio». --M.Z. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

La merce si sdogana con l' iter più sprint

Si velocizza l' iter burocratico nel passaggio dal **porto** di **Livorno**: l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli annuncia che «lo "sdoganamento in mare", già operativo dal 2014 presso l' ufficio di **Livorno** limitatamente alle merci in container, viene esteso anche alle navi monocliente che trasportano merci alla rinfusa diverse da quelle sottoposte ad accisa. Per un semestre dal mese scorso è avviata la sperimentazione della procedura doganale che mira a «snellire e velocizzare il traffico delle merci nelle aree portuali». Come? Permettendo agli operatori, «anche nel caso di merce alla rinfusa», di anticipare la presentazione del manifesto delle merci in arrivo e delle relative dichiarazioni doganali «prima che la nave arrivi in **porto**, avvalendosi del sistema di monitoraggio della Capitaneria». Già nel 2014 che nel **porto** di **Livorno** ha debuttato questo tipo di snellimento procedurale. La novità stavolta è l' allargamento delle merceologie per le quali è possibile fruirla.

Il Tirreno VII
Economia del mare: il lavoro, il potere, i problemi

Le categorie «L'identikit secondo noi»

Sabato Padova in terra di casa

Col Lloyd Sardegna inventò i camion spediti via nave

Traffici, il 2021 parte bene Asse Brennero fuori da Pnrr

La denuncia di Corsini: «Esclusi Livorno, La Spezia e Piombino»

ALBERTO GHIARA Rossi: 2021, bene gennaio «I primi dati che arrivano sui risultati dei porti nel mese di gennaio ispirano un minimo di fiducia»: dopo l'arretramento (-14 per cento) del 2020, le parole del presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, sono una boccata d'ossigeno. Anche se la strada è ancora lunga: «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». Venezia, sfratto ai rimorchiatori. Mentre partono i primi bandi per il rinnovo delle concessioni ai rimorchiatori in tutta Italia, a Venezia lo sfratto dell'attuale concessionario del rimorchio, la società Panfido, diventa un caso. La commissaria dell'Autorità di sistema portuale, Cinzia Zincone, ha dato 40 giorni di tempo a Panfido per restituire le aree del canale della Brentella, ripristinando lo stato in cui erano quando furono consegnate nel 2003. A rischio ci sono 35 dei 140 posti di lavoro della società, mentre 4 dei 25 rimorchiatori potrebbero essere messi in disarmo, assieme a pontone galleggiante e bacino galleggiante. La questione è approdata in consiglio comunale, dove ci si chiede come mai si sia scoperto soltanto adesso che il piano regolatore del 1965 non prevedesse un approdo così drastico e se, al di là delle ragioni giuridiche, non si potesse trovare una soluzione prima di arrivare a una decisione così drastica. Palermo, bacini in vendita La Regione Sicilia mette in vendita due bacini di carenaggio galleggianti inutilizzati da dieci anni che occupano aree preziose. La mossa ha l'obiettivo di creare spazio per l'attività delle crociere. Il bando per i due bacini, rispettivamente da 19 mila e 52 mila tonnellate, scadrà il prossimo 22 febbraio. La base d'asta è di circa 3 milioni di euro. Il sindacato ha chiesto che il ricavato venga utilizzato per il rilancio del cantiere navale di Palermo. Corsini: «Nel Pnrr mancano i porti del Brennero» Il Piano di recupero e resilienza del governo italiano dimentica i porti dell'asse del Brennero, ossia La Spezia, Livorno e Piombino. L'allarme arriva dal presidente uscente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino), Stefano Corsini. Corsini sottolinea come nel Piano ci sia spazio soltanto per l'asse Reno-Alpi attraverso il porto di Genova e per l'Adriatico-Baltico attraverso Trieste. «Livorno, con la Darsena Europa - afferma Corsini - 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».



Una lettura attenta della nota Asamar, Spedimar, Fita-Cna

Solo oggi veniamo a conoscenza di tanto grave malessere

Renato Roffi

LIVORNO Leggendo con normale attenzione il documento sottoscritto da Asamar, Spedimar e Fita-Cna non è possibile non notare alcuni impliciti -ma neppure poi troppo- appunti, quasi accuse, nei confronti dei vertici uscenti dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale. Cercando di prenderla -come si suol dire- molto larga, passando per una serie di preamboli cuscinetto, i firmatari propongono che sia messo al più presto in atto un ragionamento complessivo e strategico che parli all'industria e al commercio internazionale, individuando politiche strategiche per lo sviluppo e la ripresa dei traffici.. occorre che questa pur necessaria azione di pacificazione e di attuazione di una strategia che tenga conto di tutte le vere esigenze (lavoro prima di tutto!), sia accompagnata anche da una visione complessiva e da specifiche competenze nel settore dello shipping e della logistica. il che è quasi come dire che tutto ciò, negli ultimi quattro anni, sarebbe mancato ossia non sarebbe stato fatto. Continuando a leggere, il documento prosegue non più limitandosi ad elencare ciò che sarebbe mancato, ma, addirittura rilevando che: I problemi che, in assenza di una governance lungimirante, hanno causato il lento e progressivo deterioramento dei traffici (tra cui: perdita di importanti servizi liner in campo container anche su mercati in cui Livorno avrebbe potuto competere, perdita di importanti segmenti di traffici specialistici quali il project cargo che ha significative ricadute occupazionali ed economiche, a favore di porti vicini), e alla marginalizzazione del nostro sistema portuale-logistico, non sono limitati a quanto sopra descritto e neppure alle infrastrutture portuali, ma coinvolgono direttamente tutta la catena logistica.., accuse che assumono un carattere ancora più chiaro e marcato nel passo successivo: In sostanzalamentiamo una mancanza di conoscenza delle necessità dei mercati (nazionale e internazionali), della merce e dell'Industria in particolare, nonché degli Armatori e dei più importanti players a livello internazionale. Senza questa conoscenza, e senza le relazioni internazionali e la competenza in ambito shipping e logistico, senza una visione che conduca a progetti di rilancio effettivo non solo del porto ma di tutto il sistema nella sua interezza, giacché parlare di porto soltanto, oggi giorno è non solo anacronistico ma anche e soprattutto un errore concettuale, crediamo che il lavoro del nuovo presidente Guerrieri, sarà molto difficile, se non affiancato e coadiuvato da professionalità di alto profilo, con conoscenza delle dinamiche e delle evoluzioni dei mercati. Infine, forse nel timore di non essersi espresse abbastanza chiaramente, le associazioni firmatarie, premettendo . che non sia un approccio politico a dover esser messo in campo, bensì una valutazione di merito.. si rivolgono al presidente designato, Luciano Guerrieri, a cui confermano rispetto e fiducia producendosi nel dettare le caratteristiche che quest'ultimo e i suoi collaboratori dovranno possedere e la linea che -a loro avviso- dovranno tenere: . preparazione e competenza in shipping e logistica; conoscenza dei sistemi logistici e degli strumenti oggi indispensabili perché la logistica è l'industria fondamentale e necessaria al nostro Paese che vive di import ed export; capacità di rilanciare il ruolo fondamentale del retro porto e di tutte le sue potenzialità e di incidere per una integrazione fondamentale a beneficio del lavoro di tutte le categorie; appartenenza al territorio; effettiva azione super partes per proteggere tutta la comunità e non solo una parte con attenzione a tutte le attività; capacità di



progettazione e attivazione di finanziamenti per progetti infrastrutturali e di ricerca a valere sui fondi comunitari e in coordinamento con Regione e Comune: la maggior parte dei porti italiani ha ottenuto negli ultimi anni dal programma Ten-T e progetti comunitari correlati finanziamenti per efficientamento logistico-intermodale e digitalizzazione. Auspichiamo infine, concludono le tre associazioni, che si vogliano evitare nomine politiche e si guardi al merito e alla competenza



Messaggero Marittimo

Livorno

nel settore, evitando di relegare ad una questione burocratica e amministrativa ruoli che debbono avere un profilo molto elevato e al passo con i tempi. Come a dire che, fino ad oggi, tutto è andato in modo completamente diverso, con tutte le denunciate conseguenze del caso. Comunque lo si giri o comunque lo si voglia leggere, il documento manifesta una insoddisfazione pressoché completa dell'operato dell'amministrazione portuale di questi ultimi anni. Si può essere d'accordo o meno su quanto abbiamo letto, ma non possiamo fare a meno di chiederci e di chiedere come soltanto oggi veniamo a conoscenza di tanto grave malessere in seno alle associazioni di categoria che avrebbero ben potuto e, forse anche dovuto, esprimersi prima in termini così espliciti. Impossibile non tornare al solito distico manzoniano (5 Maggio): vergin di.

Shipping Italy

Livorno

A Livorno e Trieste upgrade nelle operazioni doganali per le merci in arrivo

Dal mese di gennaio nel porto di Livorno lo sdoganamento in mare', che già era operativo dal 2014 per i container, è stato esteso alle merci alla rinfusa (se diverse da quelle sottoposte ad accisa ai sensi del D.Lgs. n. 504/95). Lo ha annunciato l'Agenzia delle Dogane, spiegando che quella avviata è una sperimentazione della durata di sei mesi, volta a snellire e velocizzare il traffico delle merci nelle aree portuali, consentendo agli operatori di anticipare la presentazione del manifesto delle merci in arrivo e delle relative dichiarazioni doganali prima che la nave arrivi in porto, avvalendosi del sistema di monitoraggio della Capitaneria di Porto. L'iniziativa rientra tra le varie innovazioni procedurali per velocizzare i traffici commerciali in ambito portuale messe in atto dalle Dogane, ambito in cui si inserisce anche un progetto analogo che ha preso il via a Trieste grazie alla collaborazione tra la stessa Agenzia, la locale port authority e la Guardia di Finanza. Nello scalo, spiega una nota dell'**AdSP**, è stato infatti realizzato in via sperimentale il preavviso delle merci in arrivo. Il progetto è uno dei frutti del protocollo d'intesa siglato da Dogane e authority giuliana con lo scopo di digitalizzare le procedure doganali nel porto di Trieste, puntando a 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.



Parte il ro-pax Livorno-Olbia

NAPOLI Prosegue la campagna Grimaldi loves Sardegna che mira a consolidare ulteriormente la presenza della compagnia partenopea nell'isola e a rendere quest'ultima il centro di una fitta rete di collegamenti efficienti per il trasporto di passeggeri e merci. Dopo il recente lancio della linea ro-pax Palermo-Cagliari, il Gruppo Grimaldi annuncia il potenziamento del collegamento ro-pax Livorno-Olbia: nella seconda metà di questo febbraio saranno impiegate sulla linea i moderni, confortevoli e capienti cruise ferry Cruise Sardegna e Cruise Europa, che permetteranno non solo di elevare ulteriormente la qualità del servizio, ma anche di offrire una maggiore capacità per il trasporto di passeggeri e merci. Le unità gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa battono bandiera italiana, sono lunghe 225 metri e possono raggiungere una velocità di crociera di 27,5 nodi. Ognuna delle unità può accogliere 2.850 passeggeri e 215 auto al seguito, nonché 3.050 metri lineari di carico rotabile, equivalenti a circa 185 trailer. Ogni nave è dotata di 413 cabine di diverse tipologie (interne, esterne, junior suite e owner suite) per un totale di 1.260 posti letto, tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A disposizione degli ospiti ci sono anche 547 comode poltrone reclinabili, di cui 115 di tipologia superior. Con l'arrivo della Cruise Sardegna e della Cruise Europa sulla linea Livorno-Olbia, il Gruppo Grimaldi incrementerà significativamente la capacità di trasporto a disposizione della sua clientela. In un solo viaggio tra i due porti, la compagnia potrà infatti trasportare oltre 1.000 passeggeri, 120 auto e 65 trailer in più rispetto a quanto garantito finora, il tutto a vantaggio non solo della clientela ma anche dell'ambiente. Numerosi sono, inoltre, i servizi offerti a bordo della Cruise Sardegna e della Cruise Europa, tutti allestiti con gli stessi elevati standard delle navi da crociera. Essi includono ristoranti à la carte e self-service, caffetterie, discoteca, centro benessere, palestra, piscina, negozi, sala conferenze per 300 persone, sala videogiochi, area attrezzata per bambini. Data la rilevanza della linea, strategica per collegare la Sardegna non solo all'Italia Centro-Settentrionale ma anche all'Europa Centrale, il Gruppo Grimaldi garantisce ai suoi clienti che viaggiano o trasportano merci tra Livorno ed Olbia un servizio regolare, frequente ed efficiente. Il sabato e la domenica la compagnia offre una partenza serale da entrambi i porti, mentre dal lunedì al venerdì la frequenza dei collegamenti raddoppia con l'aggiunta di una partenza al mattino sia da Livorno che da Olbia. Inoltre, da giugno a settembre, il Gruppo garantirà da entrambi i porti due partenze al giorno, una al mattino ed una alla sera, sette giorni su sette. Con l'impiego della Cruise Sardegna e della Cruise Europa sulla linea Livorno-Olbia andiamo incontro alla domanda sempre crescente di collegamenti affidabili, regolari e competitivi tra la Sardegna ed il Continente, incrementando al tempo stesso la qualità dei servizi che offriamo ai nostri clienti che viaggiano da e verso l'isola, ha affermato l'amministratore delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi. Come già annunciato, quest'anno la Sardegna sarà al centro di numerose iniziative che puntano a potenziare la nostra presenza sul territorio sardo e a rafforzare la continuità territoriale col Continente e non solo. Con questa novità, il Gruppo Grimaldi migliora ulteriormente la sua variegata offerta di servizi marittimi da e per la Sardegna, che oltre alla linea Livorno-Olbia include gli storici collegamenti Civitavecchia-Porto Torres e Barcellona-Porto Torres ed altri servizi regolari misti per merci e passeggeri quali Civitavecchia-Olbia, Salerno-Cagliari e Palermo-Cagliari, nonché numerosi servizi destinati al trasporto esclusivo di merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno e Valencia/Sagunto.



Corsini: Darsena Europa, avanti tutta

LIVORNO «Il Piano di Recupero e Resilienza nazionale 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, ha metaforicamente piantato il pugno sul tavolo. Con un messaggio chiaro: il documento che definisce il futuro della portualità «si focalizza esclusivamente su due punti: il sistema Genova, naturalmente proteso sul corridoio Genova-Rotterdam (attraverso il Terzo Valico di Giovi) e il polo di Trieste, che insiste sul Corridoio Adriatico-Baltico». Nessun cenno a Livorno, «che dal punto di vista dei collegamenti ferroviari ha ricordato Corsini 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, ricorda il presidente in carica 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».



AdSP Livorno: approvato il Piano Operativo Triennale

LIVORNO Con l'archiviazione del 2020, l'AdSP 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 in cui è successo praticamente di tutto sottolinea l'AdSP del presidente Corsini e che ha stravolto completamente tutte le previsioni di sviluppo della portualità nazionale ed internazionale, è stato messo a punto per il 2021-2023 il nuovo Piano Operativo Triennale, approvato dal Comitato di Gestione. Un Piano concreto, continua la nota. 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 200.000 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 dell'automotive; il progetto cantierabile di ulteriori 400/500 m 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 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 fa tesoro di quanto realizzato negli anni precedenti dice l'AdSP 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



La Gazzetta Marittima

Livorno

finalizzati allo sviluppo della Nuova 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'Idrogeno. 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 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. È 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. Nel corso della seduta, 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 S.p.a.

Sdoganamenti e le eccellenze Livorno

Da Maurizio Macera, spedizioniere doganale livornese della Macera & Maltinti riceviamo: Raccogliendo l'invito a far pervenire info e notizie anche come Associazione Spedizionieri Doganali, segnalano una nuova facilitazione doganale per le navi e vorrei cogliere anche occasione per esporre a breve altre informazioni. Dal 26 gennaio, con nota prot. 2985 della Dogana di Livorno è stata attivata ed autorizzata a Livorno la procedura dello sdoganamento in mare estesa alle navi che trasportano merci alla rinfusa. Bel traguardo per ottimizzare la funzionalità del porto e facilitare l'attività degli operatori, anche se stiamo lavorando per completare l'analoga attivazione per il settore Automotive. E dato che Livorno è punto di arrivi per prodotti petroliferi e gas, ci stiamo adoperando, in collaborazione con Ufficio delle Dogane di Livorno e Direzione interregionale ADM Firenze, per cercare di implementare facilitazioni analoghe anche per questi importantissimi segmenti di mercato che Livorno non può e non deve permettersi di trascurare. L'Associazione Spedizionieri Doganali, naturalmente insieme ad Asamar, **AdSP**, Dogana e Capitaneria, come fanno alla minima occasione gli altri porti, vorrebbe approfittare di questa buona notizia per dare risalto (e almeno provare a lucidare un poco) l'immagine del porto, continuamente tartassata da notizie esclusivamente negative. A breve un collega potrebbe avere già un primo caso di applicazione: e potrebbe essere occasione e spunto anche dando spazio agli Enti pubblici. Inoltre pochi giorni or sono abbiamo visto le info di un grande (issimo) porto Nordeuropeo belga che dava notizia dell'inizio della sperimentazione, attraverso il suo PCS, di una procedura per l'uscita dal porto delle merci, simile al ns. DVRC che, tramite TPCS, gli operatori del porto di Livorno utilizzano gratuitamente dal 2014, ma che è passato sotto silenzio. Altro caso, è dal 2010 che le procedure per l'imbarco delle merci e la consegna dei documenti sono state totalmente telematizzate tramite la collaborazione tra Spedizionieri Doganali, Terminal, Agenzie Marittime Dogana G.DiF. e naturalmente **AdSP** che ha investito e costituito il sistema telematico portuale poi denominato TPCS, senza cambio e senza movimento di operatori. Naturalmente questo sistema, beneficiando delle nuove tecnologie, sta di giorno in giorno evolvendosi e offre sempre maggiori servizi alle navi ed agli operatori: però non si hanno i corrispondenti riscontri positivi dell'immagine portuale, purtroppo, legata sempre a beghe e querelle legali. Per contro, e qui noi operatori dobbiamo imparare a promuovere le eccellenze senza timori, la promozione della sperimentazione del porto del Nord EU è arrivata tramite l'Ambasciata Belga! Ma non è finita: per gli operatori anche la sperimentazione è a fior di pagamento!!! (credo C1.5 x TEUs + una rilevante quota annua fissa + circa C450 anno per postazione da abilitare, la comunicazione è stata diffusa ed è rintracciabile). * Caro Macera, la sua nota ci fa particolarmente piacere, perché come sottolinea lei a Livorno siamo specialisti nel darci la zappa sui piedi, amplificando le nostre pecche (che ci sono) e sminuendo i nostri successi. Le procedure doganali cui lei accenna sono, in effetti, uno dei punti forti per il lavoro vostro ma non solo. E per quanto sia stato più d'una volta scritto ed inserito su queste colonne, la percezione del cluster non è ancora adeguata. Come non è riconosciuto appieno quanto fatto dalla vostra categoria, dall'**AdSP** e dalla stessa Agenzia della Dogana. Ci scriva ancora: l'ospiteremo più che volentieri, perché renderemo insieme un servizio non solo a voi e al nostro porto, ma a tutti coloro che in campo nazionale seguono queste tematiche.



City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Corridoio Tirreno-Adriatico, interviene Febbo

L' Aquila. 'Dare avvio alla Zes è la vera priorità per l' Abruzzo e per il suo sviluppo economico. Ciò si ottiene con la nomina del Commissario Straordinario da

L' Aquila. 'Dare avvio alla Zes è la vera priorità per l' Abruzzo e per il suo sviluppo economico. Ciò si ottiene con la nomina del Commissario Straordinario da parte del Governo e del Ministro Provenzano, nomina che la Regione Abruzzo aspetta ormai da luglio 2020 ed è questo che tutte le sigle ed organizzazioni datoriali e sindacali ormai sostengono unitamente al governo regionale'. Lo ha dichiarato il consigliere regionale Mauro Febbo a margine della riunione della 3° commissione del Consiglio regionale riunitosi stamane per dibattere circa la risoluzione sulla strategia sul corridoio trasversale Tirreno/Adriatico, proposta dalla minoranza giallo rossa. 'La risoluzione presentata dalla minoranza giallorossa Marcozzi/Paolucci - ha aggiunto Febbo - torna su argomenti che questa maggioranza e il governo regionale hanno da mesi affrontato e superato; pur riconoscendo la importanza e strategicità del corridoio europeo trasversale-intermodale, ritiene che lo stesso abbia reale funzione e sviluppo quando la rete infrastrutturale ferroviaria che collega Tirreno e Adriatico si sia realizzata. E' per questo si è lavorato al fine di fare inserire tra le opere strategiche del Recovery Plan la rete ferroviaria Pescara-Roma e mi sembra che l' obiettivo sia stato colto con la individuazione anche di risorse economiche importanti. Peraltro, da tempo e a sostegno dei nostri ragionamenti, abbiamo sottolineato l' inadeguatezza del porto di Civitavecchia con tutte le problematiche anche di natura economica che lo stanno coinvolgendo. A differenza di ciò che non è stato fatto per anni, oggi si è riusciti a creare un rapporto di interesse e reciprocità con l' **Autorità di Sistema** Portuale di Ancona che finalmente ha cominciato ad investire risorse economiche ed individuare strategie sul **sistema** portuale abruzzese. Va sottolineato, inoltre, come ci sia interesse dell' intero **sistema** manifatturiero regionale - il quale, e va ricordato, è il **sistema** più sviluppato del centro sud - ad intercettare e confluire nella cosiddetta autostrada del mare che va dal canale di Suez a Rotterdam e Amburgo passando per Trieste. Abbiamo offerto alla minoranza giallo/rossa di trovare accordo su una risoluzione unitaria - conclude Febbo - ma l' offerta è stata rifiutata. E' risultato chiaro, quindi, che l' unico obiettivo che la loro risoluzione voleva cogliere era quello di tornare su una polemica datata e superata, quindi di fare sterile opposizione e non già l' interesse della Regione Abruzzo la quale, come detto, ha un' unica priorità ed urgenza: la nomina del Commissario Straordinario'.



Febbo: "Dare avvio alla Zes, è la vera priorità dell' Abruzzo"

'Dare avvio alla Zes è la vera priorità per l' Abruzzo e per il suo sviluppo economico. Ciò si ottiene con la nomina del Commissario

'Dare avvio alla Zes è la vera priorità per l' Abruzzo e per il suo sviluppo economico. Ciò si ottiene con la nomina del Commissario Straordinario da parte del Governo e del Ministro Provenzano, nomina che la Regione Abruzzo aspetta ormai da luglio 2020 ed è questo che tutte le sigle ed organizzazioni datoriali e sindacali ormai sostengono unitamente al governo regionale'. Lo ha dichiarato il consigliere regionale Mauro Febbo a margine della riunione della 3° commissione del Consiglio regionale riunitosi stamane per dibattere circa la risoluzione sulla strategia sul corridoio trasversale Tirreno/Adriatico, proposta dalla minoranza giallo rossa. 'La risoluzione presentata dalla minoranza giallorossa Marcozzi/Paolucci - ha aggiunto Febbo - torna su argomenti che questa maggioranza e il governo regionale hanno da mesi affrontato e superato; pur riconoscendo la importanza e strategicità del corridoio europeo trasversale-intermodale, ritiene che lo stesso abbia reale funzione e sviluppo quando la rete infrastrutturale ferroviaria che collega Tirreno e Adriatico si sia realizzata. E' per questo si è lavorato al fine di fare inserire tra le opere strategiche del Recovery Plan la rete ferroviaria Pescara-Roma e mi sembra che l' obiettivo sia stato colto con la individuazione anche di risorse economiche importanti. Peraltro, da tempo e a sostegno dei nostri ragionamenti, abbiamo sottolineato l' inadeguatezza del porto di Civitavecchia con tutte le problematiche anche di natura economica che lo stanno coinvolgendo. A differenza di ciò che non è stato fatto per anni, oggi si è riusciti a creare un rapporto di interesse e reciprocità con l' **Autorità** di **Sistema** Portuale di Ancona che finalmente ha cominciato ad investire risorse economiche ed individuare strategie sul **sistema** portuale abruzzese. Va sottolineato, inoltre, come ci sia interesse dell' intero **sistema** manifatturiero regionale - il quale, e va ricordato, è il **sistema** più sviluppato del centro sud - ad intercettare e confluire nella cosiddetta autostrada del mare che va dal canale di Suez a Rotterdam e Amburgo passando per Trieste. Abbiamo offerto alla minoranza giallo/rossa di trovare accordo su una risoluzione unitaria - conclude Febbo - ma l' offerta è stata rifiutata. E' risultato chiaro, quindi, che l' unico obiettivo che la loro risoluzione voleva cogliere era quello di tornare su una polemica datata e superata, quindi di fare sterile opposizione e non già l' interesse della Regione Abruzzo la quale, come detto, ha un' unica priorità ed urgenza: la nomina del Commissario Straordinario '.



Corridoio Tirreno Adriatico, bocciata una risoluzione della Marcozzi

Il centrodestra conferma la totale mancanza di una visione a lungo termine dello sviluppo economico della Regione Abruzzo. La bocciatura in Consiglio regionale, da parte della III Commissione, della risoluzione in merito al corridoio europeo trasversale Tirreno-Adriatico, dimostra non solo l'incapacità di cogliere le occasioni di crescita per il nostro territorio, ma addirittura l'assenza di una volontà politica di farlo. Inserire l'Abruzzo, come il Movimento 5 Stelle chiede da anni in Consiglio regionale, nella rete comunitaria Ten-T, con il riconoscimento del Corridoio Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ortona-Ploce, garantirebbe investimenti e un piano di crescita infrastrutturale di cui abbiamo urgente bisogno. Con questa decisione invece, Lega, Fratelli d'Italia e Forza Italia dimostrano di non essere interessate a lavorare per far inserire nel PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) la realizzazione di un progetto di trasformazione della linea ferroviaria Roma-Pescara che abbia le caratteristiche di una linea ferroviaria intermodale (tra i porti di Civitavecchia e Ortona) ad Alta Capacità, per il trasporto di persone e merci, secondo gli standard europei; di non essere interessate al completamento del Porto di Ortona con i previsti collegamenti viari e ferroviari e le opere di banchinamento e dragaggio. Tutte opere che, a quanto pare, rimangono bloccate nella vuota propaganda della Giunta Marsilio'. È questo il commento che arriva dal Capogruppo M5S in Regione Abruzzo Sara Marcozzi, che insieme al Capogruppo PD Silvio Paolucci aveva firmato una risoluzione sul tema del corridoio europeo trasversale Tirreno-Adriatico, bocciata in Commissione. 'La maggioranza - prosegue Marcozzi - oggi ha anche nuovamente rinunciato al passaggio dei porti di Pescara e Ortona all'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia da quella di Ancona, una soluzione che avrebbe fornito un valore aggiunto al Corridoio Tirreno-Adriatico e ai conseguenti benefici economici. A niente sono servite le dichiarazioni del Ministro per il Sud Provenzano quando, mesi fa, aveva confermato che il trasferimento fosse perfettamente compatibile con l'istituzione della Zes, facendo cadere l'unica scusa a cui il centrodestra si era aggrappato per giustificare l'ingiustificabile'. 'La decisione della Commissione chiarisce, una volta di più, tutta l'improvvisazione della guida politica di centrodestra. Rinunciare alla sfida della trasversalità è a nostro avviso un errore storico, che rischia di condannare l'Abruzzo ad altri anni di immobilismo, rinunciando a una crescita a portata di mano. Oltretutto il Recovery Fund rappresenta l'occasione perfetta per dare ulteriore spinta allo sviluppo del nostro territorio, ma senza una visione a lungo termine è impossibile ottenere grandi risultati. E questo centrodestra dimostra ogni giorno di non averne, relegando la nostra regione all'anonimato', conclude.



«Costi alti e troppe liti così il porto non cresce»

Authority, il presidente Musolino parla delle criticità e dà la ricetta per il rilancio «Bisogna lavorare tutti in una direzione e occorre ottimizzare le risorse interne»

L'INTERVISTA Sono passati 45 giorni dall' insediamento del veneziano doc Pino Musolino a Molo Vespucci e per il nuovo presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** è tempo di tracciare un primo bilancio del nuovo incarico. Un incarico che sin dall' inizio non si prospettava semplice tra bilancio ingessato e contenziosi in corso, ma anzi con un percorso manageriale tutto in salita. «Diciamo che dagli articoli dei giornali che leggevo prima di arrivare a Civitavecchia mi ero già fatto un' idea della situazione che avrei trovato. Ma la realtà, mitigata dalla possibilità di lavorare in una città con un bel mare che non guasta mai, è ancora più complessa». In che senso ancora più complessa, cos' altro ha scoperto? «Sapevo che avrei avuto difficoltà sia per l' aspetto economico-finanziario che riguardo i traffici da rilanciare, ma non che avrei trovato tanta litigiosità tra i componenti del cluster. Litigiosità che a volte si concretizza in azioni giudiziarie. Ma così non si va da nessuna parte. Qui siamo nel porto di Roma, anche se ho l' impressione che lo sia solo a parole. Le potenzialità ci sono ma bisogna lavorare tutti nella stessa direzione. E ciascuno deve farlo in base al proprio ruolo. I nuovi traffici, ad esempio, li devono portare le imprese e l' Adsp fare in modo di agevolarne l' arrivo eliminando eventuali ostacoli come potrebbe essere la mancanza di infrastrutture adeguate». **Presidente, quali sono le priorità da affrontare?** «Innanzitutto va chiuso il bilancio. Non userò il macete, ma dei tagli vanno fatti sulle spese dell' ente. E non lo dico io: ci sono fior di relazioni di Anac e Corte dei Conti che ce lo impongono. La spesa per il personale, che è tra i più corposi tra le Adsp, è troppo alta e vanno ottimizzate le risorse interne. Ci sono situazioni, è il caso della vertenza dei 15 gruisti della Gtc, che debbono essere sanate. Guardando questo scalo si ha l' impressione che troppe situazioni siano cristallizzate e non siano al passo con i tempi. Certe scelte erano giuste 10 o 15 anni fa. Oggi non sono più concorrenziali perché il mercato è cambiato». **Come la scelta di tenere la maggior parte delle banchine pubbliche che in questi anni è stata un vanto per lo scalo e per chi ci opera?** «Siamo il porto d' Italia col minor numero di pontili in concessione e questo va a scapito degli introiti dell' Adsp che guadagna con gli articoli 18, quindi dovremo adeguarci agli standard nazionali, seppur gradatamente. Ma le anomalie sono anche altre. Aver dato, ad esempio, un terminal in esclusiva per i container senza aver messo nero su bianco nell' atto della concessione che entro un tot di anni avrebbe dovuto movimentare 200 mila teus, come invece era stato scritto sulla bozza dell' accordo. Ma anche non aver rivendicato, a suo tempo, l' esclusione per un errore di trascrizione di Civitavecchia dai porti Core, che spetta di diritto agli scali delle Capitali. O ancora, come per il caso recente del Marina Yachting di cui si parla da almeno 10 anni, non aver incluso tra i documenti autorizzativi la Paesaggistica. Possibile che nessuno se ne sia accorto e che il problema sia emerso solo a pochi giorni dalla conferenza dei servizi sul progetto definitivo?».



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Quindi si dovrà rimboccare le maniche per colmare queste anomalie. Cercherà anche di far arrivare finalmente più container? «Certo, visto che siamo il fanalino di coda tra i porti, ma non è detto che bisogna puntare solo sulle merci. Manca uno studio di settore che chiarisca perché Civitavecchia non è mai stata l' approdo per i contenitori diretti a Roma, perché da qui ne partano solo di vuoti, ma anche cosa ci chiede il mercato e come ce lo chiede. Poi magari si potrà capire che quel mercato è ormai saturo e non potremo mai reggere la concorrenza di scali come Napoli o Genova e decidere di puntare su un settore dove invece siamo tra i primi porti del Paese. Quello del ro-ro, ro-pax con le Autostrade del Mare dove, oltre che per le crociere per cui contiamo, passata la pandemia, di restare leader nel Mediterraneo, siamo un' eccellenza. E potenziare i collegamenti col mercato che sta crescendo più di tutti, che è quello del Nord Africa. Oppure sulla realizzazione di un bacino di carenaggio, se però c' è domanda in quel settore. E questo lo si può sapere solo facendo un' analisi accurata. Non è più il tempo di investire per costruire cattedrali nel deserto come si è fatto in Italia venti anni fa con gli interporti, molti dei quali rimasti inutilizzati. Le infrastrutture vanno fatte quando servono, quelle che servono, non tanto per farle». Intanto per far partire a pieno ritmo l' attività amministrativa dell' ente manca la figura del segretario generale. «Ho già ben chiaro chi dovrà coprire quel ruolo. Per l' 11 febbraio ho convocato il Comitato di gestione che dovrà votare la mia proposta. E sinceramente non vedo l' ora che arrivi un segretario ad affiancarmi. Così magari le mie giornate lavorative non saranno più di 48 ore». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ex Privilege, Molo Vespucci convoca la Konig: il 10 incontro sul cantiere

CANTIERISTICA «Royalton-Konig, se ci siete battete un colpo». Appena due giorni fa la Fiom Cgil aveva lanciato questo invito alla società che ha rilevato cantiere e scheletro del P430, il mega yacht iniziato e mai finito dalla Privilege Yard. A oltre due anni dall'acquisto, infatti, il cantiere è ancora chiuso e i lavori non sono ancora ripartiti. Ma quel colpo da battere lo chiede anche il neo presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino, che è andato infatti a bussare in casa Royalton-Konig chiedendo un incontro per capire se e quando si ricomincerà a metter mano alla preziosa imbarcazione. E a quanto pare una risposta è arrivata al vertice di Molo Vespucci, perché l'incontro chiesto da Musolino dovrebbe avvenire il 10 febbraio proprio nella sede dell' Authority. Per ora comunque c'è solo la risposta affermativa a incontrare il nuovo numero uno del porto, ma in quel vertice lo stesso presidente chiederà a che punto è la situazione e quando la società intende riprendere i lavori. Risposte, almeno per il momento, non ce ne sono. O meglio, non ci sono più date precise, dopo che nel corso di questi due anni e mezzo se ne erano inanellate parecchie, tutte però poi disattese. Inizialmente si era parlato dell'estate scorsa, poi dell'autunno, infine dell'inizio dell'anno. Ma i cancelli alla Mattonara sono rimasti chiusi e oggi, a inizio febbraio, lo sono ancora. La società maltese tra l'altro, non eccelle certo in comunicazione, perché finora è sempre rimasta in silenzio, non dando alcuna indicazione sul motivo per cui non ha ancora ripreso le attività. I bene informati dicono che il ritardo è dovuto principalmente alla pandemia e aggiungono che i responsabili della Royalton-Konig parleranno solo nel momento della riapertura del cantiere e l'avvio dei lavori. La speranza è che non continuino a fare scena muta ancora troppo a lungo. Soprattutto lo sperano tutti quei lavoratori che dopo la beffa Privilege attendono un reimpiego. Intanto, però, la Konig qualcosa al presidente dell' Authority la dovrà pur dire tra una settimana. E allora forse se ne saprà qualcosa di più. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp: l'11 febbraio il primo comitato di gestione Si va verso la nomina del segretario generale

La questione legata al futuro del cantiere ex Privilege Yard, nella zona nord del porto, sarà affrontata la prossima settimana a Molo Vespucci nel corso di un incontro tra il neo presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino ed i rappresentanti della Royalton Konig, a due anni e mezzo dall'acquisizione e ad uno dalla firma della concessione. Il numero uno di Molo Vespucci, in questi giorni, ha voluto procedere ad una ricognizione della situazione attorno al cantiere. Sempre la prossima settimana, l'11 febbraio, è stato convocato il primo comitato di gestione che andrà ad affiancare la nuova governance. Una seduta convocata nonostante l'assenza ancora del delegato per Città Metropolitana, con l'amministrazione Raggi che ha deciso di ricorrere ad un avviso pubblico che ha come data di scadenza per la presentazione delle candidature il 15 febbraio prossimo. Al tavolo saranno invece presenti, oltre al presidente Musolino e al comandante del porto Francesco Tomas, il delegato della Regione Lazio Roberto Fiorelli, riconfermato dopo l'esperienza nel precedente board, e Emiliano Scotti, delegato del Comune di Civitavecchia. La riunione dell'11 febbraio servirà per insediare ufficialmente il comitato e per procedere alla nomina del segretario generale, con Musolino che potrà così avere garantita la piena operatività dell'ente.



Pas, i lavoratori chiedono di essere ascoltati

CIVITAVECCHIA - I lavoratori della Pas - Port Authority Security - hanno incontrato nei giorni scorsi il segretario del Pd Stefano Giannini, dicendosi pronti ad instaurare un

Condividi CIVITAVECCHIA - I lavoratori della Pas - Port **Authority** Security - hanno incontrato nei giorni scorsi il segretario del Pd Stefano Giannini, dicendosi pronti ad instaurare un "percorso" con la nuova governance dell' **Adsp**. Sono molti i punti portati sul tavolo, con Giannini che si è messo a disposizione per la ricerca di soluzioni condivise. «Vogliamo rendere lo scalo cittadino un baluardo della sicurezza». È il messaggio che hanno lanciato, dopo anni di incertezze e preoccupazioni. «Serve una condivisione di intenti - ha spiegato Giannini - per affrontare tematiche come il ripristino e la riorganizzazione dei piani anticovid all' interno dello scalo, così come serve fare di una realtà come la Pas un punto di riferimento anche per creare opportunità di lavoro nel territorio. Nell' interesse dei lavoratori è necessaria un' interlocuzione istituzionale e politica di cui, sono certo, la nuova gestione dell' **Authority** saprà farsi carico, avendo già dimostrato competenza e sensibilità rispetto questi temi». I lavoratori della Pas, tra le tante cose, chiedono spiegazioni su come sia stato possibile nel corso degli anni aver perso servizi che, prima delle concessione ai privati, espletavano invece loro.

Focus poi sulle assunzioni, con il reclutamento con selezione pubblica fermo all' ultimo bando del 2019 per il periodo estivo, seppur la forza lavoro sia nettamente diminuita per i pensionamenti. «Bene la selezione pubblica, visto che garantisce la possibilità a chi ha i requisiti di essere selezionato - hanno spiegato - contestualmente ad un ragionamento sulla concessione dei servizi di sicurezza; senza una efficiente riorganizzazione, il rischio è che si perda sia un' opportunità di un lavoro sicuro e dignitoso per molti cittadini del territorio, che l' esistenza stessa della società».



Escola Europea, oltre 1000 studenti nel 2020 nonostante la pandemia

Condividi CIVITAVECCHIA - Oltre 1000 studenti passano attraverso le porte dell' Escola nel 2020 nonostante la pandemia. La didattica a distanza, la digitalizzazione e i corsi online segneranno l' evoluzione dell' Escola Europea nel prossimo futuro, come è stato rilevato durante la riunione semestrale del Comitato Esecutivo il 21 gennaio 2021. L' incontro ha riunito i rappresentanti dei 5 soci fondatori della Escola - Catalina Grimalt dell' **Autorità Portuale** di Barcellona, Luca Lupi dell' **Autorità Portuale** di Civitavecchia, Silvio Ferrando dell' **Autorità Portuale** di Genova, Mario Massarotti di Grimaldi Lines e il Sig. Antonio Pedevilla da Gnv. In rappresentanza della Escola Europea, il direttore e presidente del Comitato Eduard Rodés, Concha Palacios, segretaria del Comitato e capo dell' ufficio finanziario dell' Escola. Durante l' incontro sono state riviste varie tappe del difficile 2020 della Escola. La pandemia di Covid-19 aveva portato le attività della Escola quasi a un punto morto da marzo 2020 a tutta l' estate. Si è verificato un cambiamento quasi esistenziale per ristrutturare gli iconici workshop dell' Escola ed adattarli alla nuova formazione a distanza e all' ambiente virtuale. Tuttavia, ci sono stati alcuni importanti risultati ottenuti nonostante gli ostacoli. Più di 1000 studenti sono riusciti a passare attraverso le porte dell' Escola attraverso 19 corsi e 12 workshop logistico portuali. Più di 20 corsi pratici programmati hanno dovuto essere posticipati a data da destinarsi a causa della crisi sanitaria globale: una triste conclusione per un 2020 già profondamente colpito. Nello stesso anno, nonostante le numerose difficoltà, le attività dell' Escola in Italia hanno raggiunto grandi traguardi. Il progetto Formati al Porto si è evoluto nella sua nuova forma ibrida, dando così la possibilità agli studenti dei centri collaboratori di partecipare al corso anche da remoto. Da evidenziare l' inizio di un percorso biennale ITS in 'Gestione della Logistica Integrata e dei Processi di Spedizione' insieme alla Fondazione 'G. Caboto' ed alla stessa Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale, con l' obiettivo di formare i nuovi tecnici della logistica e con sede proprio a Civitavecchia. Durante la riunione del comitato, si è svolto un riesame dei progetti in cui la Escola è attualmente coinvolta e di quelli programmati per il 2021. È attualmente in fase di svolgimento un nuovo corso di formazione per i membri dell' Associazione MedPorts incentrato sulla Transizione Energetica nei Porti che da programma si svolgeranno virtualmente o, se la situazione lo consentirà, saranno in presenza nei mesi di maggio e giugno 2021. È stata inoltre evidenziata la partecipazione della leadership dell' Escola al progetto Yep Med, cofinanziato dall' Unione Europea. È stato anche sintetizzato un nuovo progetto - denominato TechLog - questo progetto è attualmente in fase di esame del bando Eni. Inoltre, si è evidenziato il ruolo della Escola in altri progetti, tra cui RePort, nonché i progetti che gestisce per conto del porto di Barcellona, come i progetti CarEsmatic e Core LNGhive. Quando l' incontro si è concluso il futuro della Escola sembrava ancora più luminoso in questo nuovo mondo digitalizzato. Eduard Rodés ha evidenziato l' imminente nuova collaborazione con la regione Occitania, nel sud della Francia, nel nuovo progetto "Vivez l' intermodalité", un' espansione del Forma' t al Port in Francia. Il progetto è stato sviluppato nel 2020 dal Campus des Métiers et Qualifications - Transport Logistique d' Occitanie e dal cluster logistico della regione We4Log. La collaborazione con gli stakeholder locali e le aziende della zona come VIIA, PSCCT o il porto di Sète aiuterà gli studenti a comprendere più a fondo il concetto di intermodalità marittima e ferroviaria, nonché le varie opportunità di carriera offerte. Inoltre, lo sviluppo di un nuovo laboratorio virtuale, realizzato grazie alle caratteristiche del progetto YEP MED, sta cercando di dare nuova vita al progetto TransLogMed





CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

anno per esaminare i progressi e i risultati delle operazioni della Escola Europea. La sua prossima riunione si terrà a novembre 2021.

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Escola Europea, oltre mille studenti nel 2020 nonostante il Covid

La didattica a distanza segnerà l'evoluzione dell'Escola nel prossimo futuro

Nonostante la pandemia, oltre mille studenti hanno frequentato nel 2020 l'Escola Europea grazie alla didattica a distanza, la digitalizzazione e i corsi online che segneranno anche l'evoluzione dell'Escola nel prossimo futuro, come è stato rilevato durante la riunione semestrale del comitato esecutivo nei giorni scorsi. L'incontro ha riunito i rappresentanti dei cinque soci fondatori della Escola - Catalina Grimalt dell'**Autorità Portuale** di Barcellona, Luca Lupi dell'**Autorità Portuale** di Civitavecchia, Silvio Ferrando dell'**Autorità Portuale** di Genova, Mario Massarotti di Grimaldi Lines e Antonio Pedevilla di GNV. In rappresentanza della Escola Europea, il direttore e presidente del comitato Eduard Rodés, Concha Palacios, segretaria del comitato e capo dell'ufficio finanziario dell'Escola. Un difficile 2020 Durante l'incontro sono state riviste varie tappe del difficile 2020 della Escola. La pandemia di Covid-19 aveva portato le attività della Escola quasi a un punto morto da marzo 2020 a tutta l'estate. Si è verificato un cambiamento quasi esistenziale per ristrutturare gli iconici workshop dell'Escola ed adattarli alla nuova formazione a distanza e all'ambiente virtuale. Tuttavia, ci sono stati alcuni importanti risultati ottenuti nonostante gli ostacoli. Più di 1000 studenti sono riusciti a passare attraverso le porte dell'Escola attraverso 19 corsi e 12 workshop logistico portuali. Più di 20 corsi pratici programmati hanno dovuto essere posticipati a data da destinarsi a causa della crisi sanitaria globale: una triste conclusione per un 2020 già profondamente colpito. I progetti Nello stesso anno, nonostante le numerose difficoltà, le attività dell'Escola in Italia hanno raggiunto grandi traguardi. Il progetto Formati al Porto si è evoluto nella sua nuova forma ibrida, dando così la possibilità agli studenti dei centri collaboratori di partecipare al corso anche da remoto. Da evidenziare l'inizio di un percorso biennale ITS in "Gestione della Logistica Integrata e dei Processi di Spedizione" insieme alla Fondazione "G. Caboto" ed alla stessa AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, con l'obiettivo di formare i nuovi tecnici della logistica e con sede proprio a Civitavecchia. Formazione internazionale Durante la riunione del Comitato, si è svolto un riesame dei progetti in cui la Escola è attualmente coinvolta e di quelli programmati per il 2021. È attualmente in fase di svolgimento un nuovo corso di formazione per i membri dell'Associazione MEDPorts incentrato sulla Transizione Energetica nei Porti che da programma si svolgeranno virtualmente o, se la situazione lo consentirà, saranno in presenza nei mesi di maggio e giugno 2021. È stata inoltre evidenziata la partecipazione della leadership dell'Escola al progetto YEP MED, cofinanziato dall'Unione Europea. È stato anche sintetizzato un nuovo progetto - denominato TechLog - questo progetto è attualmente in fase di esame del bando ENI. Inoltre, si è evidenziato il ruolo della Escola in altri progetti, tra cui RePort, nonché i progetti che gestisce per conto del porto di Barcellona, come i progetti CarEsmatic e Core LNGhive. Stakeholder locali Quando l'incontro si è concluso il futuro della Escola sembrava ancora più luminoso in questo nuovo mondo digitalizzato. Eduard Rodés ha evidenziato l'imminente nuova collaborazione con la regione Occitania, nel sud della Francia, nel nuovo progetto "Vivez l'intermodalité", un'espansione del Forma' t al Port in Francia. Il progetto è stato sviluppato nel 2020 dal Campus des Métiers et Qualifications - Transport Logistique d'Occitanie e dal cluster logistico della regione We4Log. La collaborazione con gli stakeholder locali e le aziende della zona come VIIA, PSCCT o il porto di Sète aiuterà gli studenti a comprendere più a fondo il concetto di intermodalità marittima e ferroviaria, nonché le varie opportunità di carriera offerte.



Laboratorio virtuale Inoltre, lo sviluppo di un nuovo laboratorio virtuale, realizzato grazie alle caratteristiche del progetto YEP MED, sta cercando di dare



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

nuova vita al progetto TransLogMed nel 2021. Il comitato esecutivo si riunisce due volte all' anno per esaminare i progressi e i risultati delle operazioni della Escola Europea. La sua prossima riunione si terrà a novembre 2021.

L' intervista

Porto, la linea di Annunziata: i privati investano sul Beverello

Il ministro per le Infrastrutture, Paola De Micheli, ha firmato il decreto che nomina Andrea Annunziata presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centrale per i prossimi quattro anni. Annunziata, avvocato di San Marzano sul Sarno, ex sottosegretario ai Trasporti, e già presidente dell' **Autorità portuale** di Salerno e di Catania, è stato votato all' unanimità: «Ho ricevuto - afferma un po' sorpreso - anche il sostegno di Italia Viva, protagonista della crisi di queste ultime ore». Si vede che ci sa fare. «In che senso? Veda, io ho conosciuto anche Cencelli, il mitico Cencelli. Pensavo fosse una figura mitologica. Invece esiste, collaborò con me al ministero dei Trasporti. Sulla scrivania aveva una sorta di ruota con dei nomi attaccati sui foglietti che faceva girare continuamente: era il suo metodo. Ho temuto che la mia nomina potesse finire nel calderone dei ministeri da assegnare secondo quel metodo. Invece, mi ha inorgoglito e caricato di responsabilità ricevere il voto di tutti, dopo la designazione del ministro De Micheli e del presidente della Regione De Luca». **Presidente Annunziata, da dove inizierà il suo impegno?** «La priorità per Napoli, Castellammare e Salerno è costituita dagli interventi di manutenzione straordinaria. Il recente crollo dell' arco borbonico o della diga foranea ci dice quanto sia indispensabile rimettere in sicurezza le opere del passato e in piena funzione quelle da recuperare. Poi, vorrei puntare sul coinvolgimento dei privati: mi riferisco a quegli imprenditori seri che hanno interesse ad investire nel contesto nel quale sviluppano le loro attività. Mentre all' **autorità** pubblica tocca esercitare un controllo che sia di stimolo, non di impedimento alla libera iniziativa. Insomma, mai nessun privato investirà sulla manutenzione dell' arco borbonico, ma sui moli turistici, sì». **Quindi meglio se il Beverello venga rinnovato dai privati, lasciando all' istituzione pubblica la ristrutturazione dell' arco borbonico?** «Non può che essere così, poiché se gli interventi dei privati verranno eseguiti in modo da valorizzare il loro interesse, è ovvio che i benefici di questa valorizzazione ricadranno anche sulla struttura pubblica». **Con tutti i limiti di una visione legata ai progetti di finanza?** «Guardi, quando ero a Salerno fummo i primi ad aprire un contenzioso con la società Autostrade perché contestammo la mancata manutenzione dei viadotti. Molto prima della tragedia di Genova. Ci denunciarono per Porta Ovest. Penso che dobbiamo uscire dall' equivoco: non si possono donare ai privati le opere che si realizzano con i soldi dei cittadini. Tuttavia bisogna stimolare gli investimenti dei privati perché si realizzino opere e attività in aree pubbliche dove l' **autorità** deve limitarsi al controllo e non ad assumere ruoli di interdizione. Nel contempo, però, il privato non può credere di diventare, per esempio, il proprietario del porto di Napoli».



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

L'architetto portoghese Alvaro Siza si è rivolto a De Luca per protestare contro i veti dell' **Autorità portuale** sulla stazione metropolitana Municipio. Lei ha intenzione di ripensarci? «Ho visto il progetto, è bellissimo. Collega la città al mare ed è davvero un peccato che il biglietto da visita della città per tanti turisti debba essere troncato, come dice Siza. Ma su questo vorrei un confronto con le istituzioni locali e le parti sociali, verificare ogni esigenza e tutte le compatibilità». **Da anni si immaginano connessioni intermodali con le aree retroportuali e interportuali. Perché è così difficile dar respiro a questi progetti di sviluppo?** «Le aree portuali di Napoli, Castellammare e Salerno rappresentano un terzo delle aree degli interporti di Marcianise e Nola. E non si può immaginare il futuro dei porti senza queste ultime. Avevo lavorato sulle Zes prima di assumere l'incarico a Catania. Le Zes rappresentano una grande occasione soprattutto sotto il profilo fiscale, dato che gli investitori chiedono di non rimanere impigliati nella ragnatela burocratica. Poi c'è il Corridoio 5 scandinavo-mediterraneo che ci vede al centro di una grande rete logistico-infrastrutturale da realizzare per potenziare le nostre vocazioni commerciali e turistiche». **Siamo definitivamente tagliati fuori dalla Via della Seta?** «È una rotta che non ci tocca, e poi abbiamo altre esigenze: sviluppare la nostra economia nel bacino mediterraneo. Occorre far leva su un traffico di container in grado di far viaggiare le nostre merci in entrata e in uscita. I cinesi perseguono esclusivamente i loro interessi». **Spera sulle risorse del Recovery per la infrastrutturazione delle aree portuali?** «Per quanto ci riguarda dobbiamo puntare più su Pon, Por e Fesr, vale a dire sui fondi europei e nazionali per i piccoli e medi investimenti». **Cosa diventerà l'Immacolatella vecchia, da dove partivano i bastimenti dei nostri emigranti e si pensava di allocarvi un museo dell'emigrazione?** «Non decido io, ma vi sono anche istituzioni locali e parti sociali che dovranno confrontarsi. Anzi, questo sarà il mio metodo: confronto e condivisione. Ma senza veti. Non rimarrò ostaggio delle strumentalizzazioni sindacali. Si decida assieme se l'Immacolatella dovrà diventare un museo, un albergo o un ristorante di lusso. Dopodiché se ci sarà un privato pronto ad investire, i soldi pubblici li impiegheremo dove occorrono e dove i privati non arriveranno mai».

«Porto, basta veleni e litigi al Beverello troppi ritardi»

Antonino Pane

Molo Beverello, diga foranea, Arco borbonico. E poi la zona orientale, il contenzioso con l' ex Porto Fiorito, la darsena petroli e i depositi di gas, le concessioni, i piani di impresa. Andrea Annunziata, il nuovo presidente dell' Autorità portuale del mare Tirreno centrale, sa che la sfida che lo attende è impegnativa. Anzi di più. Cinquantacinque anni, originario di San Marzano sul Sarno, viene dalla gestione dell' Adsp della Sicilia Orientale. Il decreto di nomina è stato firmato lunedì sera dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Presidente, si aspettavano tempi più lunghi per la formalizzazione della nomina. «Il ministro ha ritenuto di accelerare, la situazione dei porti campani, evidentemente, preoccupa. Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono scali troppo importanti per non avere subito una governance completa». Già, completa. Il segretario generale Francesco Messineo è stato appena rinnovato nell' incarico anche se si è usata la formula fino alla nomina di un sostituto. «Non posso entrare in queste valutazioni. Devo prima rendermi conto della situazione. Il segretario generale deve avere la piena fiducia del presidente, questo è certo. Ogni decisione, comunque, sarà presa appena saremo operativi». Intanto, però, il personale dell' Adsp si era opposto a questo rinnovo. In un documento di Cgil, Cisl e Uil si invitava il suo predecessore, Pietro Spirito, e il comitato di gestione a soprassedere. Messineo non sembra essere gradito all' interno. «Valuteremo tutto e faremo quanto necessario. Io sono abituato a lavorare in squadra. È importante l' apporto di tutti. Per rimettere in piedi i nostri porti c' è bisogno di partecipazione e di coesione. Basta con le polemiche, basta con i contenziosi. Bisogna andare avanti, le potenzialità ci sono e bisogna sfruttarle tutte». Lei è stato per due mandati presidente del porto di Salerno prima delle Adsp. Certamente conosce quel porto meglio degli altri due. «Conosco bene Salerno e ho sempre seguito tutte le dinamiche dei porti campani. Ci sono fronti diversi bisogna intervenire subito, non c' è tempo da perdere. Penso al molo Beverello, siamo già a febbraio e certamente non possiamo affrontare l' estate nella situazione attuale. Bisogna capire subito come intervenire per presentarci in primavera almeno in condizioni accettabili. E poi c' è la manutenzione. I danni provocati dalle mareggiate. Non c' è tempo da perdere, bisogna agire». **Regione, Comuni, Sovrintendenze, ha idea di come affrontare le situazioni?** «Con la serietà e nel pieno rispetto dei ruoli istituzionali. Non abbiamo nulla da insegnare a nessuno. Con la stessa sincerità posso dire che abbiamo poco da imparare. Le cose bisogna farle. E per farle bene e presto ci vuole il massimo rispetto di tutte le istituzioni. I rapporti corretti non hanno mai tradito. La mia esperienza mi dice questo». **Lei è stato anche sottosegretario ai Trasporti. Le Adsp sono state una giusta intuizione?** «Come ho avuto anche modo di dire nelle audizioni in Commissione Trasporti di Camera e Senato, la riforma va completata. L' incisività del coordinamento centrale diventa pregnante quando fissa obiettivi



Il Mattino

Napoli

e termini perentori. Il legislatore da questo punto di vista può darci una grande mano se insieme ai traguardi fissa anche il tempo utile per raggiungerli». Torniamo ai porti. A Napoli c'è anche tutta la querelle che riguarda la zona orientale, l'area dell'ex porto Fiorito, i serbatoi di gas naturale liquefatto che bisogna impiantare. «Sì, le questioni aperte sono tante. Per valutarle devo studiare i singoli fascicoli e, comunque, avere una visione completa della situazione. Vengo senza paraocchi e senza preconcetti. Quello che posso dire è che non faremo nulla senza aver concordato i programmi con le istituzioni locali. La stessa cosa vale anche per Salerno e per Castellammare. I nostri porti sono immersi nelle città, è impensabile procedere senza fare squadra con le istituzioni locali. E poi c'è la visione di insieme, il ruolo che i porti devono assolvere sul piano economico ed occupazionale. Un fronte su cui sarà determinante l'interlocazione con la Regione». Lei ha parlato nelle Commissioni Trasporti della necessità di intercettare il corridoio Scandinavo/Mediterraneo e di utilizzare appieno le potenzialità degli interporti. Indicazioni che alla Camera hanno prodotto un voto unanime a suo favore. «Quella votazione mi ha ulteriormente responsabilizzato. Gli interporti devono diventare vere e proprie banchine dei nostri porti. I traffici hanno bisogno di spazio e gli interporti hanno lo spazio necessario. I tre porti campani, sommati, hanno meno di un terzo dello spazio che si ottiene sommando i soli interporti di Marcianise e di Nola. Una situazione che ci permette di giocare un ruolo determinante verso lo sbocco nordico nel Mediterraneo. Insieme possiamo e dobbiamo farcela». Ci vogliono investimenti. «Sicuro. Porte aperte a quelli privati. Le Zes ci aiuteranno su questa strada. Io dico cose semplicissime, dove c'è la possibilità di ricavare utili è il privato che deve investire e far ricadere i benefici sul territorio sotto il controllo dell'Ente pubblico e nel nostro caso dell' **Adsp**. I fondi pubblici, invece, vanno dirottati nelle infrastrutture necessarie, nella sicurezza, nella manutenzione, nella protezione delle opere a mare. Insomma garantire i servizi funzionanti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' accelerazione dopo l' ok unanime alla Camera

Il sì unanime alla Commissione Trasporti della Camera e la generale favorevole impressione suscitata dall' audizione al Senato hanno convinto il ministro Paola De Micheli (nella foto) a firmare la nomina di **Andrea Annunziata** a presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale. Naturalmente sono stati rispettati tutti i passaggi come spiega il senatore Vincenzo Presutto dei 5Stelle. «Lo stesso ministro - dice - ha sentito il presidente della Commissione Trasporti del Senato, il collega Mauro Coltorti, prima di firmare il decreto l' 1 febbraio. La crisi in atto e la necessità di dare un presidente operativo ai porti campani hanno consigliato di stringere i tempi. I porti campani sono troppo importanti per essere lasciati ancora abbandonati. I passaggi parlamentari sono consultivi e comunque verranno completati. Il voto unanime alla Camera e la convinta relazione svolta al Senato hanno aperto la strada al ministro che ha potuto firmare subito il decreto di nomina». a. p. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ho subito procedimenti giudiziari frutto di calunnie ma ora ricevo un attestato di stima per il mio lavoro

Annunziata "Porto, basta conflitti De Luca a Salerno il mio modello"

La nomina del nuovo presidente dell' **Autorità portuale** firmata dal ministro De Micheli di Tiziana Cozzi arriverà la prossima settimana a Napoli. Sta facendo le valigie ed è pronto a sbarcare all' Immacolatella. Andrea Annunziata, 65 anni, avvocato di San Marzano sul Sarno, ex sottosegretario ai Trasporti del governo Prodi, già alla guida dello scalo di Salerno e poi della Sicilia orientale, è il nuovo presidente dell' **Autorità portuale**. È legato al presidente della Regione, Vincenzo De Luca. Firmato il decreto dal ministro dei Trasporti Paola De Micheli per il via libera alla gestione dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Settemila addetti, un traffico di 10 milioni di passeggeri, un movimento merci di oltre un milione di container l' anno.

Presidente Annunziata, come si prepara al nuovo incarico? «Il tempo di raccogliere le idee e appena sarà notificato il provvedimento sarò pronto».

Le commissioni di Camera e Senato hanno votato all' unanimità, l' iter è stato veloce, eppure si temeva il blocco per il governo in crisi. «Sì, non era scontato che andasse così, con la crisi di governo. È stato importantissimo ricevere il voto favorevole di tutti i partiti, hanno espresso giudizio positivo,

ne sono davvero felice. È un attestato di stima per i miei 12 anni di lavoro a Salerno e poi in Sicilia. E, me lo faccia dire, mi ripaga anche dell' amarezza per i procedimenti giudiziari di cui sono stato vittima, frutto di calunnie. Ho una figlia magistrato da pochi giorni, crediamo nella giustizia. Non avrei potuto avere un voto unanime se non ci fosse stata chiarezza in tal senso». **Una missione, non facile, la sua, in un momento di forte crisi economica. Quali saranno i primi passi da compiere?** «Zes, corridoio scandinavo-mediterraneo. Abbiamo idee di sviluppo incredibili, impensabile perdere l' occasione. È necessario remare tutti nella stessa direzione. Sono chiamato a realizzare ciò che mi consegnerà il territorio, cioè le parti sociali, i sindacati, i rappresentanti istituzionali. Chiederò un confronto serrato ma veloce, non abbiamo più tempo da perdere. È il territorio che decide e noi che eseguiamo, non sono sovrano ma ho una modesta esperienza nel settore». **Quattro anni fa una lettera di Federlinea, firmata da 53 operatori del porto, chiedeva già il suo arrivo a Napoli. Ma non sono un segreto i pesanti conflitti interni allo scalo. Come li affronterà?** «C' è da comprendere che esistono ovunque, si devono però capire le giuste ragioni e se si tratta di mal di pancia devono passare andando in farmacia, diciamo così. Ho concluso la mia esperienza politica 15 anni fa ma la mia esperienza mi dice che i conflitti non possono penalizzare una regione che ha potenzialità incredibili. Avremo confronti con tutti, da imprenditori alle istituzioni fino ai partiti politici. Il porto ha interesse pubblico ma la buona impresa e la buona politica avranno tappeti rossi, altrimenti cominciamo male. Non sono un mago, mi inserisco in un momento delicatissimo, se si riesce a comprendere bene, se si continua a fare bastian contrario, allora le cose si mettono male. Il problema è serio,



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

si perdono posti di lavoro, bisognerà rendersene conto». **Ritroverà il presidente De Luca, con cui ha lavorato a Salerno. L' ha chiamata?** « Con l' allora sindaco De Luca il porto di Salerno è diventato una realtà tra le prime a livello nazionale, grazie agli imprenditori, al buon confronto con i sindacati e a lui, sempre immediato nelle risposte. Anche per questo motivo ho accettato di buon grado il nuovo incarico, perché conosco il suo modo di lavorare». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Anteprima 24

Napoli

C'è la firma sul decreto: Annunziata nuovo presidente dell' Autorità portuale

È stata firmata dal ministro per le Infrastrutture, Paola De Micheli, tramite decreto, la nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Si completa così integralmente il passaggio avviato da diversi mesi per ricoprire il vertice dell' ente, dopo la conclusione del mandato di Pietro Spirito, che si è concluso

Tempo di lettura: 1 minuto È stata firmata dal ministro per le Infrastrutture, Paola De Micheli, tramite decreto, la nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale**. Si completa così integralmente il passaggio avviato da diversi mesi per ricoprire il vertice dell' ente, dopo la conclusione del mandato di Pietro Spirito, che si è concluso a dicembre. Dopo l' ok relativo alla nomina da parte del ministero delle infrastrutture e dei trasporti e della regione Campania il nome di Annunziata e la sua nomina è passata al vaglio delle Camere. Annunziata arriva dalla guida dell' **autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale ed è stato in passato anche sottosegretario ai trasporti nel governo Prodi. Originario di San Marzano sul Sarno, a Salerno ha guidato l' **autorità portuale** prima della fusione in un unico **sistema** con quella di Napoli.



Anteprima24.it

REGIONE ATTUALITÀ POLITICA CRONACA ECONOMIA E LAVORO SPORT CULTURA

SPETTACOLI GOSSIP

Tempo di lettura: «1 minuto

È stata firmata dal ministro per le Infrastrutture, Paola De Micheli, tramite decreto, la nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Si completa così integralmente il passaggio avviato da diversi mesi per ricoprire il vertice dell' ente, dopo la conclusione del mandato di Pietro Spirito, che si è concluso a dicembre. Dopo l' ok relativo alla nomina da parte del ministero delle infrastrutture e dei trasporti e della regione Campania il nome di Annunziata e la sua nomina è passata al vaglio delle Camere. Annunziata arriva dalla guida dell' autorità di sistema portuale della Sicilia orientale ed è stato in passato anche sottosegretario ai trasporti nel governo Prodi. Originario di San Marzano sul Sarno, a Salerno ha guidato l' autorità portuale prima della fusione in un unico sistema con quella di Napoli.

SPETTACOLI E PRIMO PIANO

Annunziata ufficialmente presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale. Firmato il decreto

di Anita Curci 'La preghiera non è un' evasione, ma il luogo in cui presentiamo a Dio la nostra verità profonda e in cui sperimentiamo la...



Informazioni Marittime

Napoli

Andrea Annunziata nuovo presidente dei porti della Campania

La ministra De Micheli firma il decreto di nomina. È stato presidente dei porti di Catania e Augusta, prima ancora dell' autorità portuale di Salerno. Subentra a Pietro Spirito alla guida dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia

La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato il decreto di nomina di Andrea Annunziata alla guida dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, ovvero i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Per il nuovo presidente Annunziata - il quale negli ultimi quattro anni ha guidato il sistema portuale di Catania - si tratta di un ritorno in Campania, visto che è stato presidente dell' ex Autorità portuale di Salerno (ora assorbita nell' Adsp del Tirreno) dal 2008 al 2016. Subentra a **Pietro Spirito**. L' iter di nomina era iniziato da qualche settimana, con il parere favorevole - consultivo e non vincolante - delle commissioni competenti di Camera e Senato e l' intesa tra governo e Regione Campania.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Considera questo banner, minimizzando il pulsante "Ho capito" e cliccando su "accettare" consenti al sito di salvare e utilizzare informazioni al tuo utilizzo.

PER ACCETTARE CHIUSI

Mantieni aggiornati le informazioni

INTERSPED

Informazioni Marittime

PERSONAGGI

PERSONE

Abbonati ai nostri Servizi Online

Avvisatore Marittimo

STIPIONE SPECIALE 2020

LA SALUTE

TARROS GROUP

Stipione sped

NUOVO SERVIZIO CAMBIOSTICO

SCT

La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato il decreto di nomina di Andrea Annunziata alla guida dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, ovvero i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Per il nuovo presidente Annunziata - il quale negli ultimi quattro anni ha guidato il sistema portuale di Catania - si tratta di un ritorno in Campania, visto che è stato presidente dell' ex Autorità portuale di Salerno (ora assorbita nell' Adsp del Tirreno) dal 2008 al 2016. Subentra a Pietro Spirito.

L' iter di nomina era iniziato da qualche settimana, con il parere favorevole - consultivo e non vincolante - delle commissioni competenti di Camera e Senato e l' intesa tra governo e Regione Campania.

Condividi su

Articoli correlati

Se riprende l' attività Andrea Annunziata, il nuovo presidente del sistema portuale del Tirreno Centrale

La squadra del Tirreno Centrale in viaggio per il nuovo presidente

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Napoli Village

Napoli

Presutto: 'Dopo anni di abbandono all' AdSP, con il nuovo Presidente Annunziata si parlerà un linguaggio diverso, più produttivo e attivo'

NAPOLI - 'Da tempo auspicavo la nomina di Andrea Annunziata come presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** Mar Tirreno Centrale; dopo anni di una gestione fallimentare fatta di abbandono e scelte sbagliate, finalmente, per i prossimi quattro anni, una struttura così centrale e importante della Campania potrà avere ben altre prospettive'. Così il senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto, commenta la nomina dell' avvocato Andrea Annunziata come Presidente dell' **AdSP**, decisa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. 'Il Porto di Napoli, uno dei principali datori di lavoro della Campania - continua il senatore - e rappresentando un punto strategico gestionale, aveva bisogno con urgenza di una figura in grado di affrontare le forti criticità a cui è stato abbandonato. Per questo ringrazio il ministro De Micheli per la scelta fatta e la tempestività. Tante saranno le problematiche da affrontare, in primis la fragilità delle infrastrutture portuali, causata del mancato stanziamento di fondi per la messa in sicurezza e dalla scarsa manutenzione delle strutture che, non meno di un mese fa, hanno portato al crollo della diga foranea. Per anni non si sono ispezionate le dighe e non è stato fatto nulla per prevenire i danni scegliendo di utilizzare i soldi pubblici messi a disposizione per rifare la facciata del Molo Beverello che, seppur importante, non ne costituiva la priorità. Da oggi - prosegue il senatore Presutto- la politica della gestione del Porto di Napoli parlerà finalmente un 'linguaggio' diverso, più produttivo e attento. Personalmente, così come ho fatto finora, continuerò a battermi contro quello che ritengo un vero e proprio scempio, ovvero l' installazione di un deposito di Gnl (gas naturale liquefatto), nella zona della Darsena orientale del porto di Napoli, praticamente tra le abitazioni di San Giovanni a Teduccio, in piena zona Sin (Siti di interesse nazionale) e area rossa per il Vesuvio, affinché venga tutelato il territorio e con esso i cittadini'.

Presutto: “Dopo anni di abbandono all’AdSP, con il nuovo Presidente Annunziata si parlerà un linguaggio diverso, più produttivo e attivo”

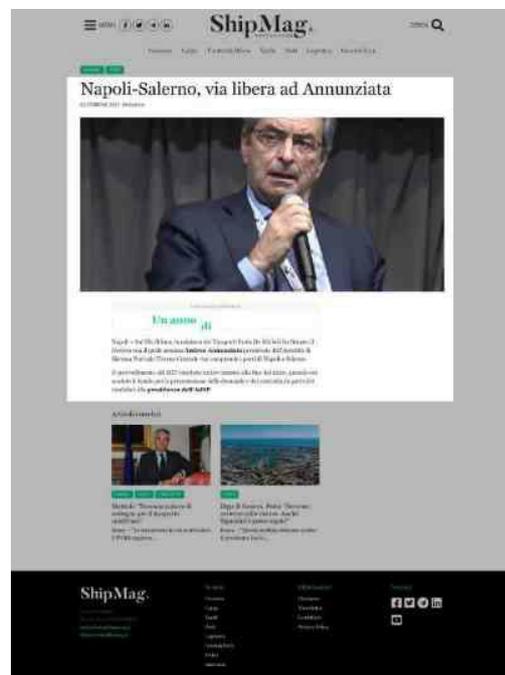
NAPOLI - "Da tempo auspicavo la nomina di Andrea Annunziata come presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale; dopo anni di una gestione fallimentare fatta di abbandono e scelte sbagliate, finalmente, per i prossimi quattro anni, una struttura così centrale e importante della Campania potrà avere ben altre prospettive".

Così il senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto, commenta la nomina dell'avvocato Andrea Annunziata come Presidente dell'AdSP, decisa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"Il Porto di Napoli, uno dei principali datori di lavoro della Campania - continua il senatore - e rappresentando un punto strategico gestionale, aveva bisogno con urgenza di una figura in grado di affrontare le forti criticità a cui è stato abbandonato. Per questo ringrazio il ministro De Micheli per la scelta fatta e la tempestività. Tante saranno le problematiche da affrontare, in primis la fragilità delle infrastrutture portuali, causata del mancato stanziamento di fondi per la messa in sicurezza e dalla scarsa manutenzione delle strutture che, non meno di un mese fa, hanno portato al crollo della diga foranea. Per anni non si sono ispezionate le dighe e non è stato fatto nulla per prevenire i danni scegliendo di utilizzare i soldi pubblici messi a disposizione per rifare la facciata del Molo Beverello che, seppur importante, non ne costituiva la priorità. Da oggi - prosegue il senatore Presutto- la politica della gestione del Porto di Napoli parlerà finalmente un 'linguaggio' diverso, più produttivo e attento. Personalmente, così come ho fatto finora, continuerò a battermi contro quello che ritengo un vero e proprio scempio, ovvero l' installazione di un deposito di Gnl (gas naturale liquefatto), nella zona della Darsena orientale del porto di Napoli, praticamente tra le abitazioni di San Giovanni a Teduccio, in piena zona Sin (Siti di interesse nazionale) e area rossa per il Vesuvio, affinché venga tutelato il territorio e con esso i cittadini".

Napoli-Salerno, via libera ad Annunziata

Napoli Sul filo di lana, la ministra dei Trasporti Paola De Micheli ha firmato il Decreto con il quale nomina Andrea Annunziata presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Tirreno Centrale che comprende i porti di Napoli e Salerno. Il provvedimento del MIT conclude un iter iniziato alla fine del 2020, quando era scaduto il bando per la presentazione delle domande e dei curricula da parte dei candidati alla presidenza dell'AdSP.



Flash = Il ministro De Micheli ha firmato, Annunziata presidente del porto di Napoli

Il presidente delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato nella giornata di ieri il decreto di nomina di Andrea Annunziata alla guida dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale. Annunziata succede a Pietro Spirito, il cui mandato è scaduto il 5 dicembre scorso. ad Ex sottosegretario ai Trasporti nel primo governo Prodi, già presidente del porto di Salerno, Annunziata ha guidato fino a poche settimane fa lo scalo di Catania. E' considerato molto vicino al governatore Vincenzo De Luca.

STYLO24
GIORNALE D'ATTUALITÀ - SERVIZIO DI NOTIZIE

HOME ATTUALITÀ CRIMACA ECONOMIA INCHIESTE POLITICA SOCIETÀ SPORT ADVERTISING

Flash = Il ministro De Micheli ha firmato, Annunziata presidente del porto di Napoli

È lui il successore di Pietro Spirito

Il presidente delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato nella giornata di ieri il decreto di nomina di Andrea Annunziata alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale.

Annunziata succede a Pietro Spirito, il cui mandato è scaduto il 5 dicembre scorso.

Presutto: nuove prospettive ora con Annunziata al Porto

«Da tempo auspicavo la nomina di Andrea Annunziata come presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** Mar Tirreno Centrale». Così il senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto, commenta la nomina dell' avvocato Andrea Annunziata come Presidente dell' AdSP, che dopo anni di «scelte sbagliate, finalmente, per i prossimi quattro anni, una struttura così centrale e importante della Campania potrà avere ben altre prospettive». «Il Porto di Napoli, uno dei principali datori di lavoro della Campania - continua il senatore - e rappresentando un punto strategico gestionale, aveva bisogno con urgenza di una figura in grado di affrontare le forti criticità a cui è stato abbandonato. Per questo ringrazio il ministro De Micheli per la scelta fatta e la tempestività. Tante saranno le problematiche da affrontare, in primis la fragilità delle infrastrutture portuali, causata dal mancato stanziamento di fondi per la messa in sicurezza e dalla scarsa manutenzione delle strutture che, non meno di un mese fa, hanno portato al crollo della diga foranea». ad «Da oggi - prosegue il senatore Presutto - la politica della gestione del Porto di Napoli parlerà finalmente un linguaggio diverso, più produttivo e attento. Personalmente, così come ho fatto finora, continuerò a battermi contro quello che ritengo un vero e proprio scempio, ovvero l' installazione di un deposito di Gnl (gas naturale liquefatto), nella zona della Darsena orientale del porto di Napoli, praticamente tra le abitazioni di San Giovanni a Teduccio, in piena zona Sin (Siti di interesse nazionale) e area rossa per il Vesuvio, affinché venga tutelato il territorio e con esso i cittadini».



STYLO24
GIORNALE DI POLITICA - DIRITTO DI VOTO DI TUTTI

HOME ATTUALITÀ CRIMINALITÀ ECONOMIA RICHIESTE POLITICA SOCIETÀ SPORT ADVERTISING

Presutto: nuove prospettive ora con Annunziata al Porto

Il commento del senatore alla nomina del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale

«Da tempo auspicavo la nomina di Andrea Annunziata come presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale». Così il senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto, commenta la nomina dell'avvocato Andrea Annunziata come Presidente dell'AdSP che dopo anni di «scelte sbagliate, finalmente, per i prossimi quattro anni, una struttura così centrale e importante della Campania potrà avere ben altre prospettive».

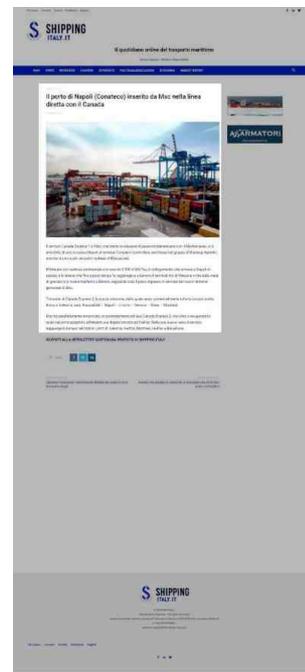
«Il Porto di Napoli, uno dei principali datori di lavoro della Campania - continua il senatore - e rappresentando un punto strategico gestionale, aveva bisogno con urgenza di una figura in grado di

Shipping Italy

Napoli

Il porto di Napoli (Conateco) inserito da Msc nella linea diretta con il Canada

Il servizio Canada Express 1 di Msc, che mette in relazione il paese nordamericano con il Mediterraneo, si è arricchito di una toccata a Napoli al terminal Conateco (controllato anch'esso dal gruppo di Gianluigi Aponte), nonché di uno scalo nel porto maltese di Marsaxlokk. Effettuato con cadenza settimanale con navi da 3.500-4.000 Teu, il collegamento, che arriverà a Napoli di sabato, è lo stesso che fino a poco tempo fa raggiungeva a Genova il terminal lmt di Messina e che dalla metà di gennaio si è invece trasferito a Bettolo, segnando così il pieno ingresso in servizio del nuovo terminal genovese di Msc. Tornando al Canada Express 2, la nuova rotazione, dalla quale verrà contestualmente tolta la toccata svolta finora a Valencia, sarà: Marsaxlokk Napoli Livorno Genova Sines Montreal. Msc ha parallelamente annunciato un potenziamento del suo Canada Express 2, che oltre a recuperare lo scalo nel porto spagnolo, effettuerà una doppia toccata ad Halifax. Nella sua nuova veste il servizio raggiungerà dunque nell'ordine i porti di Valencia, Halifax, Montreal, Halifax e Barcellona.



«Porto, fare presto e bene più intesa con gli enti locali»

Antonino Pane

Molo Beverello, diga foranea, Arco borbonico. E poi la zona orientale, il contenzioso con l' ex Porto Fiorito, la darsena petroli e i depositi di gas, le concessioni, i piani di impresa. Andrea Annunziata, il nuovo presidente dell' Autorità portuale del mare Tirreno centrale, sa che la sfida che lo attende è impegnativa. Anzi di più. Cinquantacinque anni, originario di San Marzano sul Sarno, viene dalla gestione dell' Adsp della Sicilia Orientale. Il decreto di nomina è stato firmato lunedì sera dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Presidente, si aspettavano tempi più lunghi per la formalizzazione della nomina. «Il ministro ha ritenuto di accelerare, la situazione dei porti campani, evidentemente, preoccupa. Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono scali troppo importanti per non avere subito una governance completa». Già, completa. Il segretario generale Francesco Messineo è stato appena rinnovato nell' incarico anche se si è usata la formula fino alla nomina di un sostituto. «Non posso entrare in queste valutazioni. Devo prima rendermi conto della situazione. Il segretario generale deve avere la piena fiducia del presidente, questo è certo. Ogni decisione, comunque, sarà presa appena saremo operativi». Intanto, però, il personale dell' Adsp si era opposto a questo rinnovo. In un documento di Cgil, Cisl e Uil si invitava il suo predecessore, Pietro Spirito, e il comitato di gestione a soprassedere. Messineo non sembra essere gradito all' interno. «Valuteremo tutto e faremo quanto necessario. Io sono abituato a lavorare in squadra. È importante l' apporto di tutti. Per rimettere in piedi i nostri porti c' è bisogno di partecipazione e di coesione. Basta con le polemiche, basta con i contenziosi. Bisogna andare avanti, le potenzialità ci sono e bisogna sfruttarle tutte». Lei è stato per due mandati presidente del porto di Salerno prima delle Adsp. Certamente conosce quel porto meglio degli altri due. «Conosco bene Salerno e ho sempre seguito tutte le dinamiche dei porti campani. Ci sono fronti diversi bisogna intervenire subito, non c' è tempo da perdere. Penso al molo Beverello, siamo già a febbraio e certamente non possiamo affrontare l' estate nella situazione attuale. Bisogna capire subito come intervenire per presentarci in primavera almeno in condizioni accettabili. E poi c' è la manutenzione. I danni provocati dalle mareggiate. Non c' è tempo da perdere, bisogna agire». **Regione, Comuni, Sovrintendenze, ha idea di come affrontare le situazioni?** «Con la serietà e nel pieno rispetto dei ruoli istituzionali. Non abbiamo nulla da insegnare a nessuno. Con la stessa sincerità posso dire che abbiamo poco da imparare. Le cose bisogna farle. E per farle bene e presto ci vuole il massimo rispetto di tutte le istituzioni. I rapporti corretti non hanno mai tradito. La mia esperienza mi dice questo». **Lei è stato anche sottosegretario ai Trasporti. Le Adsp sono state una giusta intuizione?** «Come ho avuto anche modo di dire nelle audizioni in Commissione Trasporti di Camera e Senato, la riforma va completata. L' incisività del coordinamento centrale diventa pregnante quando fissa obiettivi



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

e termini perentori. Il legislatore da questo punto di vista può darci una grande mano se insieme ai traguardi fissa anche il tempo utile per raggiungerli». Torniamo ai porti. A Napoli c'è anche tutta la querelle che riguarda la zona orientale, l'area dell'ex porto Fiorito, i serbatoi di gas naturale liquefatto che bisogna impiantare. «Sì, le questioni aperte sono tante. Per valutarle devo studiare i singoli fascicoli e, comunque, avere una visione completa della situazione. Vengo senza paraocchi e senza preconcetti. Quello che posso dire è che non faremo nulla senza aver concordato i programmi con le istituzioni locali. La stessa cosa vale anche per Salerno e per Castellammare. I nostri porti sono immersi nelle città, è impensabile procedere senza fare squadra con le istituzioni locali. E poi c'è la visione di insieme, il ruolo che i porti devono assolvere sul piano economico ed occupazionale. Un fronte su cui sarà determinante l'interlocazione con la Regione». Lei ha parlato nelle Commissioni Trasporti della necessità di intercettare il corridoio Scandinavo/Mediterraneo e di utilizzare appieno le potenzialità degli interporti. Indicazioni che alla Camera hanno prodotto un voto unanime a suo favore. «Quella votazione mi ha ulteriormente responsabilizzato. Gli interporti devono diventare vere e proprie banchine dei nostri porti. I traffici hanno bisogno di spazio e gli interporti hanno lo spazio necessario. I tre porti campani, sommati, hanno meno di un terzo dello spazio che si ottiene sommando i soli interporti di Marcianise e di Nola. Una situazione che ci permette di giocare un ruolo determinante verso lo sbocco nordico nel Mediterraneo. Insieme possiamo e dobbiamo farcela». Ci vogliono investimenti. «Sicuro. Porte aperte a quelli privati. Le Zes ci aiuteranno su questa strada. Io dico cose semplicissime, dove c'è la possibilità di ricavare utili è il privato che deve investire e far ricadere i benefici sul territorio sotto il controllo dell'Ente pubblico e nel nostro caso dell' **Adsp**. I fondi pubblici, invece, vanno dirottati nelle infrastrutture necessarie, nella sicurezza, nella manutenzione, nella protezione delle opere a mare. Insomma garantire i servizi funzionanti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache di Salerno

Salerno

La nomina - Ufficializzata ieri mattina dopo la firma da parte del ministro dei Trasporti De Micheli

Annunziata nominato presidente dell' autorità portuale Mar Tirreno

Andrea Annunziata è il nuovo presidente dell' **autorità portuale** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. La nomina è stata notificata ieri mattina all' ex sottosegretario ai trasporti che ritorna alla guida dell' **Adsp**, dopo la parentesi siciliana dove ancora occupa la poltrona di presidente all' **autorità** di **sistema** della Sicilia Orientale che sta già pensando a riprendere il lavoro dove lo aveva lasciato, quando, prima della riforma dei Porti, dirigeva l' **autorità portuale** di Salerno. "Ora avanti con le Zes (le zone economiche speciali ndr) suo cavallo di battaglia fin quando ha lasciata la sede salernitana - e con tutti i progetti lasciati in sospeso ed ovviamente con le nuove prospettive per progetti più ampi volti a scrivere una nuova pagina per i porti di Napoli, Salerno e Castellammare", ha dichiarato subito dopo la nomina il neo presidente del l' **Autorità portuale** campana. "Con Annunziata nuove prospettive - ha invece dichiarato il senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto che fin da subito ha espresso il suo voto favorevole alla nomina di Annunziata - Da tempo auspico la sua nomina come presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** Mar Tirreno Centrale, che dopo anni di scelte sbagliate, finalmente, per i prossimi quattro anni, tive". Per il senatore del Movimento 5 Stelle, infatti, il Porto di Napoli, uno dei principali datori di lavoro della Campania "e rappresentando un punto strategico gestionale, aveva bisogno con urgenza di una figura in grado di affrontare le forti criticità a cui è stato abbandonato. Per questo ringrazio il ministro De Micheli per la scelta fatta e la tempestività. Tante saranno le problematiche da affrontare, in primis la fragilità delle infrastrutture portuali, causata del mancato stanziamento di fondi per la messa in sicurezza e dalla scarsa manutenzione delle strutture che, non meno di un mese fa, hanno portato al crollo della politica della gestione del Porto di Napoli parlerà finalmente un "linguaggio" diverso, più produttivo e attento - ha poi aggiunto il parlamentare - Personalmente, così come ho fatto finora, continuerò a battermi contro quello che ritengo un vero e proprio scempio, ovvero l' installazione di un deposito di Gnl (gas naturale liquefatto), nella zona della Darsena orientale del porto di Napoli, praticamente tra le abitazioni di San Giovanni a Teduccio, in piena zona Sin (Siti di interesse nazionale) e area rossa per il Vesuvio, affinché venga tutelato il territorio e con esso i cittadini". Con la firma della nomina da parte del ministro dei Trasporti De Micheli si conclude un iter, iniziato sul finire del 2020, quando era scaduto il bando per la presentazione delle domande e dei curricula da parte dei candidati alla Presidenza dell' Ente. Il via libera della Camera è giunto, di fatti, pochi giorni fa nel corso della commissione Trasporti. Andrea 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, per poi trasferirsi in Sicilia e tornare, dopo 4 anni, nella sua terra.



La Città di Salerno

Salerno

ECONOMIA » LA SVOLTA

Autorità portuale Ok ad Annunziata «Lavoro e sviluppo»

La De Micheli ratifica la nomina dell' avvocato salernitano Nel programma Zes e corridoio logistico "Helsinki-Malta"

Remare tutti nella stessa direzione, per velocizzare i tempi e perseguire solo ed esclusivamente l' interesse pubblico. Niente dualismi o, meglio, competizioni tra i porti che possono essere controproducenti. Perché se si procede uniti si raggiungono gli obiettivi. Andrea Annunziata, neo presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale** del Mar Tirreno Centrale non ha alcun dubbio. E indica la priorità del suo mandato, che lo vedrà al timone dell' Authority, al posto di Pietro Spirito, per i prossimi 4 anni. «Bisogna crescere insieme - spiega - per dare risposta agli imprenditori seri, perché solo l' impresa vera potrà dare occupazione ai nostri giovani». Il decreto di nomina è stato firmato dal ministro Paola De Micheli e protocollato solo l' altro ieri. Ma Annunziata è già al lavoro per rilanciare i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Il suo programma, del resto, ha convinto proprio tutti, tant' è che il suo incarico è stato votato all' unanimità in Commissione alla Camera. Un primato che possono vantare in pochi, segno inequivocabile di come Annunziata sia il "presidente" di tutti e che va oltre la spartizione politica dei posti di potere e di comando. E come, con il suo lavoro negli ultimi anni, sia riuscito a lasciare un segno, anche in Sicilia, dove ha accettato e vinto una scommessa complicata. Adesso, però, lo attendono nuove sfide, soprattutto in un periodo in cui la crisi economica causata dalla pandemia comincia a far sentire i suoi effetti devastanti sul sistema produttivo nazionale e campano. Una crisi che coinvolge anche i porti ma che non spaventa affatto Annunziata. «Siamo in grado di crescere - sottolinea - e in un momento così difficile dobbiamo gettare le basi per poi raccogliere i frutti». La parola d' ordine, dunque, è lavoro e al di là dei singoli progetti (come a Salerno il completamento del dragaggio e di Porta Ovest) Annunziata ha due stelle polari: le Zone economiche speciali e il corridoio scandinavo mediterraneo. «Le Zes sono la vera opportunità di sviluppo - spiega - per i vantaggi fiscali e per la semplicità amministrativa. Gli investitori aspettano solo di poter partire. Ma ora bisogna passare ai fatti. La Campania è stata la prima regione ad essere pronta con le Zes. L' **Autorità** di sistema **portuale** avrà il compito di coordinare e dovremo tutti lavorare in maniera veloce e nell' interesse pubblico». Un' altra occasione di crescita, spesso dimenticata, è quella del corridoio logistico scandinavo- mediterraneo, che parte da Helsinki e arriva a La Valletta. E che vede i porti campani come hub principali: «Con i nostri porti - ricorda Annunziata - siamo in una posizione strategica. E questo ci darà ulteriori possibilità di sviluppo, sfruttando i finanziamenti europei e tutelando, al tempo stesso, l' ambiente». Tra i porti, inoltre, non dovrà esserci nessuna competizione deleteria. Ognuno dovrà mantenere le proprie caratteristiche di multidisciplinarietà. Il concetto è molto semplice e Annunziata lo mette in risalto in maniera chiara, in quanto «Salerno non deve togliere nulla a Napoli e viceversa ». Senza dimenticarsi, poi, di Castellammare, troppo spesso considerato il "fratello povero" e che invece ha le potenzialità per svilupparsi ulteriormente. «Si dovrà porre molta attenzione - conclude Annunziata - a chi ama il mare. Anche ai diportisti e ai pescatori. Perché il mare non può essere solo dei ricchi». Gaetano de Stefano ©RIPRODUZIONE RISERVATA Il neo presidente "promosso" da tutte le forze politiche «Si dovrà porre attenzione a chi ama il mare, anche diportisti e pescatori: non può essere solo dei ricchi»





Il Nautilus

Bari

La cerimonia di inaugurazione del cantiere "Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo"

Brindisi-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.

Redazione

Brindisi -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.



MIT: ok preliminare a 3 progetti presentati dall'AdSP dell'Adriatico Meridionale

Bari L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha reso noto che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito del Piano di Azione e Coesione (PAC), complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, ha ammesso provvisoriamente i tre progetti presentati dall'ente portuale pugliese che prevedono finanziamenti complessivi pari a 60 milioni di euro. Un progetto presentato dall'AdSP dell'Adriatico Meridionale in materia di digitalizzazione prevede il potenziamento del PCS GAIA, lo sviluppo dello Sportello Unico Amministrativo, il potenziamento dei varchi portuali per il tracciamento logistico della merce e la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA, l'estensione delle reti WiFi di tipo pubblico e operativo, il potenziamento e l'estensione del sistema di videosorveglianza. L'Authority ha puntualizzato che, al fine di estendere la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti gestiti dall'ente, è stato siglato un accordo preliminare con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il finanziamento ammonta a 4,7 milioni di euro. Il secondo progetto per il recupero del waterfront di Bari (nella foto), portato avanti da Comune e Autorità di Sistema Portuale, mira a realizzare la riconnessione della città vecchia e del Castello Svevo con il mare. Il piano prevede la riqualificazione delle aree portuali e delle aree urbane limitrofe, con l'obiettivo di rimuovere le barriere che oggi separano le città vecchia dal mare. Il progetto riguarda alcuni interventi che puntano a riqualificare le aree intorno al Castello Svevo che negli anni hanno subito forme di degrado fisico e ambientale, offrendo l'opportunità di valorizzare il patrimonio storico, artistico architettonico, asset del territorio cittadino e metropolitano. L'importo previsto è di complessivi 28,5 milioni di euro. Il terzo progetto, in materia di miglioramento delle prestazioni ambientali, consiste nella realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine, il cosiddetto cold ironing, con particolare riferimento a quelle di Punta delle Terrare, nel porto di Brindisi, e a quella che ricomprende gli ormeggi 10 e 11 della darsena di Ponente del porto di Bari. Nel progetto è compresa anche l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione energetica proveniente da fonti rinnovabili. Il finanziamento previsto è di 25,6 milioni di euro. In merito alle proposte progettuali sottoposte dall'ente al MIT, il presidente dell'AdSP, Ugo Patroni Griffi, ha sottolineato che l'ente portuale ha presentato un lavoro solido, corposo e ricco di contenuti, frutto di uno colloquio costante con gli enti di riferimento, un lavoro che si focalizza su tre macro-obiettivi: irrobustire la nostra già forte dotazione tecnologica, migliorare l'interconnessione porto-città, ridurre in maniera sostanziale le emissioni nocive nell'ambiente. Siamo, pertanto, assolutamente fiduciosi ha aggiunto che l'approvazione provvisoria diverrà presto definitiva.



Il futuro del porto di Brindisi riparte con un grande «hub» per le riparazioni delle navi

BRINDISI. Dalle ceneri di due società, ad un hub nel Mediterraneo del «refitting» (riparazioni di imbarcazioni di medie e grandi dimensioni; ndr) che guarda ad altre attività a grande valore aggiunto come le manutenzioni e la dismissione di piattaforme petrolifere. Dalla crisi più buia di due società (Cantieri Balsamo Shipping srl e Damarin srl) e il dramma occupazionale per 20 dipendenti (quelli rimasti alla fine), alla rinascita, con prospettive di crescita difficilmente quantificabili. Si chiama «Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo» il fenomeno destinato a cambiare il futuro economico del porto di Brindisi. E a cambiarlo, decisamente in positivo - se si pensa al solo fatto che in quasi un anno di attività (l' anno del Covid) non solo 20 posti di lavoro sono stati salvati ma sono già triplicati, e attorno al cantiere è stato attivato un indotto di 50 persone - è stata la sfida lanciata dal 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 rappresentato dalla famiglia di imprenditori della nautica Di Palo. **Perché proprio a Brindisi?** «Abbiamo fatto una ricerca "geo grafica" - spiega Donato Di Palo a La Gazzetta - abbiamo visto che nell' Adriatico da Ravenna a Taranto non c' è un posto che si presta a dei servizi di cantieristica navale di un determinato tonnellaggio e poi abbiamo trovato una risorsa importantissima non solo in termini di infrastrutture ma anche di capitale umano con un alto livello di professionalità delle maestranze, che è quello che ci ha convinto». Il Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo ha già investito oltre un milione e mezzo di euro e si è dotato di un bacino galleggiante per lavorare con navi da cento metri e oltre 2mila tonnellate di peso. Ad accompagnare l' insediamento del Consorzio è stato il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. Un percorso non facile fatto di lunghi contenziosi. «Oggi è una giornata bella e significativa per il porto di Brindisi. Oggi ha vinto il mercato, hanno vinto gli imprenditori veri e la buona occupazione». La sfida per un futuro migliore per il porto di Brindisi è partita ieri e a salutarla c' erano istituzioni locali e regionali.



«Saremo hub dell' off shore e della cantieristica navale»

Inaugurato il Consorzio Cantieri Riuniti Mediterraneo. Punta all' assistenza e allo smontaggio delle piattaforme petrolifere

Pensano in grande e puntano in alto con l' obiettivo di trasformare quel che resta di due cantieri finiti in disgrazia in un hub nel Mediterraneo del «refitting» (riparazioni di imbarcazioni di medie e grandi dimensioni ndr) che guarda ad altre attività a grande valore aggiunto come le manutenzioni e la dismissione di piattaforme petrolifere. Dalle ceneri di due aziende della cantieristica navale - (Cantieri Balsamo Shipping srl e Damarin srl) ed il dramma occupazionale per 20 dipendenti (quelli rimasti alla fine) - spunta, come la famigerata «araba fenice», il «Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo» 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 rappresentato dalla famiglia di imprenditori della nautica Di Palo. Nell' arco di appena un anno dall' affidamento della concessione demaniale, non solo hanno tenuto fede all' impegno di salvare quei 20 posti di lavoro ma ne hanno generato 60 diretti ed altri 50 nell' indotto. E hanno già investito circa 1,5 milioni di euro tra oneri derivanti dalla vecchia gestione, interventi di risanamento, ammodernamento e rifunzionalizzazione del cantiere, l' acquisto di un bacino galleggiante grazie al quale potranno portare a Brindisi imbarcazioni di medie e grandi dimensioni fino a 100 metri di lunghezza e 2000 tonnellate di peso. **Perchè avete scelto proprio Brindisi per questo investimento?** «Abbiamo fatto una ricerca "geografica" - spiega Donato Di Palo a La Gazzetta abbiamo visto che nell' Adriatico da Ravenna a Taranto non c' è un posto che si presta a dei servizi di cantieristica navale di un determinato tonnellaggio e poi abbiamo trovato una risorsa importantissima, non solo in termini di infrastrutture ma anche di capitale umano con un alto livello di professionalità delle maestranze, che è quello che ci ha convinto a portare avanti la nostra mission la quale è principalmente legata al refitting e alle manutenzioni. Riteniamo che in questa parte dell' Adriatico sia un settore inesplorato e guardiamo oltre perchè il "mercato del mare" si muove anche oltre le navi. Se il territorio ci darà modo abbiamo intenzione di sviluppare questo sito e farne un hub dei servizi navali. E mi riferisco all' assistenza a tutto il mondo dell' off shore, alle piattaforme petrolifere: sia per la manutenzione che per la dismissione, un altro importante capitolo dell' economia che si svilupperà nei prossimi 15 anni. Nell' Adriatico sono previste 45 dismissioni di piattaforme petrolifere. Per questo candideremo Brindisi a diventare l' hub di riferimento per queste attività». Ad accompagnare l' insediamento del Consorzio è stato il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. Un percorso non facile fatto di lunghi contenziosi. Presidente è un giornata importante per il porto e la sua economia. «Oggi è una bella e significativa giornata per il porto di Brindisi. Si comprende oggi la funzione di una Legge, la 84 del 94 che regola la portualità italiana nata per contrastare i monopoli. Il monopolio è oscurità, inefficienza, diniego dei diritti dei lavoratori. Il monopolio purtroppo è una pretesa che si eleva in ambito **portuale**, noi li contrastiamo. Riteniamo che si debba competere per il mercato e che gli spazi nel porto debbano essere assegnati a chi è in grado di gestirli e valorizzarli al meglio. Nella creazione di valore non solo progredisce il territorio e si crea appeal, ma si crea occupazione. E si crea buona occupazione. Questo deve essere il nostro sforzo. Oggi questo luogo è praticamente



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

irricognoscibile rispetto a quello che era poco più di un anno fa». Plauda a questa iniziativa il presidente della Task Force regionale per l'occupazione Leo Caroli che ha seguito la vertenza dei lavoratori, sostenuti dalla Fiom Cgil guidata dal segretario Angelo Leo, da vicino. «La gioia è doppia: riapre un'attività produttiva - dice Caroli - che in periodo di crisi in generale e di covid poi non può che darci felicità. Sono stati salvati 20 posti e già ci sono altre assunzioni. Tutto ciò ha anche un valore simbolico perchè ci dice che anche in un contesto di crisi c'è una speranza da cui si può ripartire. E lo sviluppo di Brindisi riparte dalla centralità del porto. Infine c'è la dimostrazione che quando l'azione del sindacato e delle istituzioni tutte, incrociano in maniera corretta e propositiva la volontà ferrea di un imprenditore solido e affidabile, il successo arriva. Brindisi deve costruire il suo futuro sull'incrocio di questi tre elementi». La sfida per un futuro migliore per il porto di Brindisi è partita ieri e a salutarla c'erano istituzioni locali e regionali.

PORTUALITÀ DOPO L' ANNUNCIO DELL' AUTHORITY

I giovani di Confindustria entusiasti per finanziamento relativo a Punta delle Terrare

Dopo l' annuncio dato dall' **Autorità portuale** che il Ministero aveva ammesso a finanziamento tutti e tre i progetti presentanti con riferimento a tre assi operativi prescelti, il Presidente del Gruppo Giovani Imprenditori di Confindustria Brindisi, Stefano Casoar a nome dei propri rappresentati ha manifestato «grande entusiasmo» per «la notizia che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso di approvare, anche se con riserva, i progetti "Brindisi Smart City Port" e l' elettrificazione delle banchine del Porto di Brindisi». «È un passo importante - ha aggiunto - per la nostra città e l' intero sistema **portuale**, per ché, solo grazie alla collaborazione di tutti gli attori, è possibile raggiungere risultati importanti per lo sviluppo del territorio». E con riferimento ai progetti che riguardano Punta delle Terrare ha osservato: «Questi due progetti, una volta realizzati, cambieranno verosimilmente il volto del nostro Porto con un forte contributo di innovazione tecnologica, nel segno del "green" e del rispetto dell' ambiente. Siamo convinti - ha concluso Casoar - che soltanto attraverso la costituzione di un fronte comune tra istituzioni e realtà imprenditoriali è possibile ottenere finanziamenti cospicui e perseguire la strada del cambiamento per Brindisi».



Il porto di Brindisi ha tenuto bene

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



Green new deal e decarbonizzazione «Le grandi imprese puntano ai fondi»

Opere portuali fortemente impattanti e utilizzo di fonti climalteranti per il futuro delle centrali elettriche. In Italia ed a Brindisi manca una vera strategia di transizione energetica. A sostenerlo sono Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Salute Pubblica, Legambiente, Fondazione Di Giulio, Italia Nostra, Wwf Brindisi, No al Carbone, No Tap, Medici per l' Ambiente e Centro turistico giovanile. Il Green new deal ed i programmi europei di uscita dall' era delle fonti fossili, ricordano, «richiedono una completa rivoluzione culturale delle nostre comunità e soprattutto un nuovo modello di sviluppo». E invece, «in Italia e ancor più a Brindisi, le grandi imprese stanno cercando di mettere le mani sugli ingenti finanziamenti del Recovery Plan e del Just Transition Fund, alimentando trasformismo e gattopardismo fino al punto che si ripropongono grandi opere ammantandole di green con qualche intervento di maquillage». Nel nostro Paese «manca una vera strategia e a Brindisi si propongono interventi ad alto impatto ambientale e climalteranti quali gli ingenti dragaggi e l' enorme colmata nel **porto**, il balletto sul sito del deposito costiero di Gnl e la nuova centrale termoelettrica a turbogas che, ipocritamente, si prova a giustificare attraverso una parziale

alimentazione a metano insieme all' idrogeno prodotto da un impianto fotovoltaico che dovrebbe, al contrario, essere una delle alternativa rispetto alla improponibile centrale. C' è, perfino, qualche politico che si autodefinisce ambientalista (precisamente ambientalista tecnologico) e, nel difendere la riproposizione delle grandi opere, chiama fondamentalisti coloro che, da sempre, coniugano ambientalismo realmente praticato ed ambientalismo scientifico e propugnano un' altra Brindisi, sin da quando si è riusciti ad impedire l' impianto di rigassificazione». Invece, per le associazioni di cittadinanza attiva, il nuovo modello di sviluppo della città «deve partire dal realizzare un vero piano di caratterizzazione e bonifica del Sito di interesse nazionale di Brindisi che, attraverso le bonifiche può creare ingente occupazione qualificata e la possibilità di presenza sul territorio di notevoli investimenti: è allucinante leggere nell' ultimo report del ministero dell' Ambiente che il piano di caratterizzazione e bonifica ha ancora i livelli bassissimi secondo quanto riportato nel sito ufficiale. Al piano di bonifica, aggiungono, «va associato un programma di riqualificazione e di vera rigenerazione, in primo luogo garantendo l' efficientamento energetico, dell' area industriale (da trasformare in Area produttiva paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzata, come sancito dalla Regione Puglia durante la presidenza Vendola), del **porto** (in cui è necessario riqualificare i servizi, la logistica e lo sviluppo integrato della mobilità invece delle grandi opere previste) e della città, rispetto alla quale l' amministrazione comunale ha il dovere di intervenire, anche sulla spinta del super ecobonus per i privati, per accelerare un piano di rigenerazione ed efficientamento energetico dell' edilizia pubblica e privata esistente, con un' evidente spinta fornita alle imprese ed alla occupazione nel settore dell' edilizia». I piani europei, ricordano inoltre, prevedevano la partecipazione attiva di istituzioni, forze sociali e associazionismo. Coinvolgimento mai avviato, denunciano gli ambientalisti. Anche per questo le associazioni chiedono «l' apertura di questo confronto al quale diamo nuovamente il titolo un' altra Brindisi è possibile. Un' altra Brindisi è possibile non consegnando alle grandi



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

imprese l' agenda politicoistituzionale ed economica della città e mettendo invece al centro di essa, come in parte si sta facendo a Taranto, le risorse e le vocazioni del territorio, a cominciare da un Contratto Istituzionale di Sviluppo che preveda il piano di rigenerazione dell' area che si estende fino a Cerano indicata dalle associazioni e quello di rigenerazione della cittàporto che le risorse finanziarie europee oggi consentono». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nasce il consorzio navale del Mediterraneo

Brindisi ritrova uno dei poli della cantieristica. Ieri mattina, infatti, si è svolto il taglio del nastro per l'inaugurazione del cantiere Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, costituito tra le società Operazione e Marine Management Supplies, entrambe di Napoli, nuovo concessionario delle aree demaniali, precedentemente occupate dalle ditte Cantieri Balsamo Shipping e Damarin. Come ricordato dall' **Autorità di Sistema portuale** in una nota dei giorni scorsi, l'inaugurazione arriva a margine di un complesso contenzioso amministrativo e giudiziario con le precedenti concessionarie, che erano state dichiarate prima decadute per inadempimento delle concessioni demaniali marittime e, successivamente, dichiarate fallite dal Tribunale di Brindisi. Lo scopo dell' Authority, dice ancora il comunicato, era quello di «riacquisire la disponibilità delle aree demaniali marittime, dove insiste lo storico cantiere navale». Vicenda che aveva portato con sé anche degli strascichi di ordine occupazionale, con diversi dipendenti che avevano il timore di poter perdere il lavoro. L' accordo raggiunto, oltre ad una serie di operazioni di risanamento ed ammodernamento del cantiere, prevede la salvaguardia dei 19 posti di lavoro, a cui si aggiungono altre unità lavorative (60 dipendenti diretti e 50 indiretti) che sono state assunte. All' inaugurazione hanno preso parte i diversi rappresentanti delle istituzioni locali, dei sindacati e del Consorzio che si è costituito. «Questa è una bella storia ha detto il numero uno dell' Authority nel suo discorso - perché vede la collaborazione tra le parti sociali e le istituzioni». Nel sottolineare l' impegno per il lavoro e per la crescita, comune agli enti interessati ed i sindacati, Patroni Griffi ha indicato come via maestra quella di far comprendere come sia necessario puntare ad aiutare il mercato con valori come la trasparenza e non con «monopoli, rendite di posizione, provincialismo, che spesso nel Meridione dilagano». Il presidente dell' Adspmam, inoltre, dopo aver ricordato come a fronte dei timori dei lavoratori di perdere la propria occupazione, ci sia stata un' efficace interlocuzione con le organizzazioni sindacali: «Abbiamo trovato ha specificato un sindacato cosciente ed evoluto, che ha discusso non della rendita di posizione ma del futuro. Patroni Griffi ha anche sottolineato come quest' apertura si collochi nell' onda lunga di una cantieristica che a Brindisi ha una sua vitalità. «Gli effetti si vedono: quando il mercato ha detto ancora -percepisce che un settore è vitale acquista interesse. Aver recuperato una struttura così importante ha portato gli imprenditori ad interloquire con noi per rivitalizzare il seno di Levante, dove si pensa ad una Marina per yacht, megayacht che non hanno altri posti dove attraccare nell' Adriatico». Il tutto si va ad inserire anche in una visione complessiva di superamento dell' economia **portuale** legata al carbone. A confermare la sinergia tra gli enti anche le parole del sindaco, Riccardo Rossi: «Fa sempre piacere scrive tra le altre cose sui suoi profili social - quando nasce una realtà imprenditoriale nel nostro territorio, a maggior ragione se in sintonia con le vocazioni della città come la cultura del mare, rinnovo qui il mio augurio di buon lavoro». F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Confindustria giovani: "I progetti approvati dal ministero cambieranno il porto"

BRINDISI - Con una nota a firma del presidente del gruppo giovani imprenditori di Confindustria **Brindisi**, Stefano Casoar, viene accolta "con grande entusiasmo la notizia che il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha deciso di approvare, anche se con riserva, i progetti 'Brindisi Smart City Port' e l'elettificazione delle banchine del **porto** di **Brindisi**. È un passo importante per la nostra città e l'intero sistema portuale, perché, solo grazie alla collaborazione di tutti gli attori, è possibile raggiungere risultati importanti per lo sviluppo del territorio." "Questi due progetti - conclude Casoar - una volta realizzati, cambieranno verosimilmente il volto del nostro **porto** con un forte contributo di innovazione tecnologica, nel segno del 'green' e del rispetto dell'ambiente. Siamo convinti che soltanto attraverso la costituzione di un fronte comune tra istituzioni e realtà imprenditoriali è possibile ottenere finanziamenti cospicui e perseguire la strada del cambiamento per **Brindisi**."

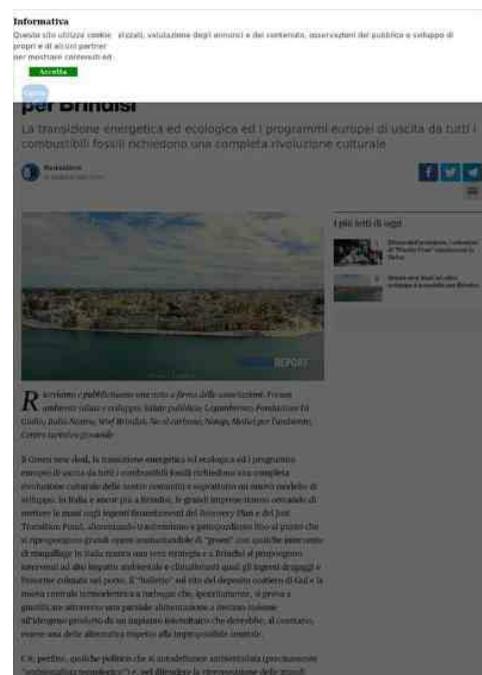


Brindisi Report

Brindisi

Green new deal: un altro sviluppo è possibile per Brindisi

Riceviamo e pubblichiamo una nota a firma delle associazioni: Forum ambiente salute e sviluppo; Salute pubblica; Legambiente; Fondazione Di Giulio; Italia Nostra; Wwf Brindisi; No al carbone; Notap; Medici per l'ambiente; Centro turistico giovanile Il Green new deal, la transizione energetica ed ecologica ed i programmi europei di uscita da tutti i combustibili fossili richiedono una completa rivoluzione culturale delle nostre comunità e soprattutto un nuovo modello di sviluppo. In Italia e ancor più a Brindisi, le grandi imprese stanno cercando di mettere le mani sugli ingenti finanziamenti del Recovery Plan e del Just Transition Fund, alimentando trasformismo e gattopardismo fino al punto che si ripropongono grandi opere ammantandole di "green" con qualche intervento di maquillage. In Italia manca una vera strategia e a Brindisi si propongono interventi ad alto impatto ambientale e climalteranti quali gli ingenti dragaggi e l'enorme colmata nel **porto**, il "balletto" sul sito del deposito costiero di Gnl e la nuova centrale termoelettrica a turbogas che, ipocritamente, si prova a giustificare attraverso una parziale alimentazione a metano insieme all'idrogeno prodotto da un impianto fotovoltaico che dovrebbe, al contrario, essere una delle alternative rispetto alla improponibile centrale. C'è, perfino, qualche politico che si autodefinisce ambientalista (precisamente "ambientalista tecnologico") e, nel difendere la riproposizione delle grandi opere, chiama fondamentalisti coloro che, da sempre, coniugano ambientalismo realmente praticato ed ambientalismo scientifico e propugnano un'altra Brindisi, sin da quando si è riusciti ad impedire l'impianto di rigassificazione. Un nuovo modello di sviluppo deve partire dal realizzare un vero piano di caratterizzazione e bonifica del Sito di Interesse Nazionale (Sin) di Brindisi che, attraverso le bonifiche può creare ingente occupazione qualificata e la possibilità di presenza sul territorio di notevoli investimenti: è allucinante leggere nell'ultimo report del Ministero dell'ambiente che il piano di caratterizzazione e bonifica ha ancora i livelli bassissimi secondo quanto riportato nel sito ufficiale (quanto riportato in allegato). Al piano di bonifica, richiesto sin dal 2000 in un documento congiunto di associazioni ambientaliste e sindacati, va associato un programma di riqualificazione e di vera rigenerazione, in primo luogo garantendo l'efficientamento energetico, dell'area industriale (da trasformare in Area Produttiva Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzata, come sancito dalla Regione Puglia durante la presidenza Vendola), del **porto** (in cui è necessario riqualificare i servizi, la logistica e lo sviluppo integrato della mobilità invece delle grandi opere previste) e della città, rispetto alla quale l'Amministrazione Comunale ha il dovere di intervenire, anche sulla spinta del super ecobonus per i privati, per accelerare un piano di rigenerazione ed efficientamento energetico dell'edilizia pubblica e privata esistente, con un'evidente spinta fornita alle imprese ed alla occupazione nel settore dell'edilizia. Il Green New Deal ed il Just Transition Fund prevedevano l'insediamento, a tutti i livelli, di tavoli per la giusta transizione con la partecipazione delle istituzioni, delle forze sociali e dell'associazionismo, ma questi tavoli non sono ancora stati convocati e si rischia che l'occasione offerta, innanzitutto dal Recovery Plan non apra il confronto democratico, di idee ed anche di analisi critica sul modello di sviluppo che la realtà richiede. Con la presente rivolgiamo un appello e ci facciamo portatori dell'apertura di questo confronto al quale diamo nuovamente il titolo "un'altra Brindisi è possibile". Un'altra Brindisi è possibile non consegnando alle grandi imprese l'agenda politico-istituzionale ed economica della città e mettendo invece al centro di essa, come in parte si sta facendo a Taranto, le risorse e le vocazioni del territorio, a cominciare da un Contratto Istituzionale di





Brindisi Report

Brindisi

indicata dalle associazioni e quello di rigenerazione della città-**porto** che le risorse finanziarie europee oggi consentono.

Eolico, la Cina a Taranto per conquistare l' Europa

MingYang fornirà le pale per l' impianto offshore del Gruppo Toto

L' eolico di Pechino sbarca a Taranto, per conquistare l' Europa. La MingYang Smart Energy (il più grande produttore di turbine eoliche della Cina) ha vinto la sua prima commessa nel Vecchio Continente, fornirà le pale per l' impianto da 30MW in costruzione al largo della città portuale pugliese. La società, che sul suo sito (www.myse.com) vanta di essere al 40esimo posto nella classifica mondiale delle 500 imprese del pianeta per le energie alternative e al primo posto per gli impianti offshore, ha firmato il contratto con la Renexia SpA, azienda che, dal 2011, ha inglobato il ramo di attività "energie rinnovabili" della Toto SpA (erede della storica Toto Costruzioni Generali, grande realtà nazionale nota al grande pubblico per aver fondato la compagnia AirOne, rompendo il monopolio di Alitalia per poi finirci inglobata). L' accordo con lo sviluppatore del progetto, Renexia - spiega la rivista specializzata ReNews.biz - include un contratto di servizio O&M (esercizio e manutenzione; ndr) della durata di 25 anni e le prime consegne dovrebbero iniziare questa estate. Come si diceva, la partnership tarantina è vista dai cinesi come «testa di ponte» per andare alla conquista dell' Europa intera. Tanto che, riporta ReNews.biz, lo stesso colosso ha affermato: «Questo progetto è una pietra miliare per MingYang per entrare nel mercato eolico offshore europeo, e sarà eseguito dal Ming Yang European Business & Engineering Center di Amburgo». «Questo ordine sottolinea ancora una volta l' elevata efficienza di generazione di energia della turbina a trazione ibrida, consentendo al cliente di sviluppare un parco eolico offshore con una bassa velocità del vento e di garantire il massimo valore per il business case di Renexia», ha aggiunto MingYang. La fine dei lavori, a Taranto, è prevista entro quest' anno. cioè, al tasso di ieri, pari a 12.857.861.510 euro), questo investimento parte da lontano. Il decreto VIA del ministro dell' Ambiente risale a quasi 10 anni fa (n. 391/2012). Poi ci sono stati una serie di intoppi. È stato anche necessario cambiare le turbine che, inizialmente, avrebbero dovuto essere fornite dall' impresa tedesca Servion. Oggi, però, i problemi paiono superati. Spiega il professor Sergio Prete, da poco riconfermato presidente dell' **Autorità Portuale** di Taranto: «L' impianto è in Mar Grande, in mare aperto, di fronte al molo Terminal Container in linea d' aria. È fuori dalla competenza territoriale, non è in ambito della circoscrizione dell' **Autorità** di sistema e non abbiamo gestito la procedura di autorizzazione, però abbiamo partecipato alla conferenza dei servizi. Era il ministero dell' Ambiente che ha istruito la procedura autorizzativa». Ma non impatterà sulla navigazione? «È stata fatta una simulazione con la Capitaneria di porto e i Servizi tecnico nautici e, quindi, è esclusa ogni interferenza. Quattro o cinque pale saranno al di là del molo polisetoriale, nella parte dove non si ormeggia e non transitano navi. E le altre saranno a ridosso della diga foranea e, quindi, altra zona interclusa alla navigazione. In tutto saranno, credo, dieci pale. L' unica cosa che ci coinvolge è che loro useranno parti portuali per l' assemblaggio dei pezzi, per il resto è tutto fuori dall' ambito portuale». I dettagli li fornisce il Gruppo Toto sul proprio sito (<https://totoholding.it>). Nella sezione «progetti» si legge che la centrale eolica offshore sorgerà nella «rada esterna del Porto di Taranto» e garantirà una produzione totale di 55.600 MWh/Anno. «Beleolico s.r.l. - ricostruisce Toto Holding - è una società



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

di progetto che detiene i diritti, i permessi, le approvazioni ed il nulla osta per la costruzione e la gestione di un impianto eolico da realizzarsi nella rada esterna del porto di Taranto (TA). Il parco eolico sarà il primo Offshore costruito nel Mar Mediterraneo e sorgerà su uno specchio acqueo di circa 131.000 mq ed un' area demaniale marittima di 455 mq, concesse per 30 anni dalla Capitaneria di Porto di Taranto e consegnate alla società ad aprile 2019». «Il 20 agosto 2016 Beleolico è risultato, nelle graduatorie pubblicate dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE), per la partecipazione all' asta relativa al Decreto Ministeriale FER del 23 Giugno 2016, in posizione utile tale da ottenere una tariffa incentivante pari a 161,7 /MWh. La società - continua Toto Holding - ha diritto ad ulteriori 40,0 /MWh dovuti al fatto che trattasi di impianto Offshore che realizzerà l' opera di rete in proprio. Pertanto, la tariffa totale ammonterà a 201,7 /MWh». «L' impianto - conclude - attualmente in fase di costruzione, sarà composto da 10 turbine per una potenza complessiva di circa 30 MW ed una conseguente produzione stimata di 55.600 MWh/anno, pari al fabbisogno energetico di 18.500 famiglie. L' appaltatore EPC è Renexia Services s.r.l.», società controllata interamente da Renexia SpA. ingrosso@gazzettamezzogiorno.it.

Servizi ai crocieristi: caccia alla start up

L' autorità di sistema portuale lancia l' iniziativa per marzo Hack for destination: 3 giorni per trovare il progetto da finanziare

Oronzo MARTUCCI Non solo acciaio, e soprattutto non solo industria pesante. Non è facile, soprattutto in questo periodo di grave pandemia, ma il porto di Taranto continua nel suo lavoro di costruzione di una prospettiva strategica che lavori avendo come riferimento obiettivi e modelli di business diversi. Un modello alternativo è rappresentato dalla crocieristica. Proprio in questa direzione guarda l' evento che è stato programmato per il prossimo mese di marzo e del quale ha dato notizia il segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Ionio, Fulvio Lino Di Blasio, in una intervista alla rivista Corriere marittimo. Il 3, 4 e 5 marzo lanceremo Hack for Destination, l' evento online che ha l' obiettivo di intercettare progetti o startup pronte a contribuire alla realizzazione di un 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. Il percorso di costruzione di questo percorso strategico riguarderà quattro ambiti, ha spiegato ancora Di Blasio: Cruise City, per incentivare i servizi e l' esperienza dei turisti 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. Questo lavoro orientato alla costruzione di Taranto come destinazione turistica anche attraverso le crociere non nasce all' improvviso. Il presidente dell' **Autorità portuale**, Sergio Prete, lo ha spiegato nell' introduzione al Piano operativo triennale 2020-2022 approvato a maggio dello scorso anno. Gli obiettivi e le sfide lanciati per il nuovo triennio ambiscono a sviluppare processi di rigenerazione nei diversi ambiti che caratterizzano il **sistema portuale** di Taranto: dall' efficientamento energetico ambientale al potenziamento della digitalizzazione dei processi e all' interoperabilità dei sistemi informativi. La nuova programmazione intende, inoltre, dare impulso all' economia del territorio, sostenendo la vitalità delle realtà produttive esistenti ed emergenti e la più ampia interconnessione ed integrazione dell' ecosistema **portuale**, con l' obiettivo di generare nuovi modelli di business declinabili nella filosofia della circular economy', cioè in grado di sostenere la massima valorizzazione delle risorse marittime-portuali, industriali, logistiche e turistiche. Ecco, quando si parla di turismo a Taranto qualcuno pensa a una sfida impossibile, tenendo conto delle condizioni di partenza e delle difficoltà di costruire una Immagine della Destinazione turistica Taranto. Noi ci stiamo lavorando, in sintonia con l' Amministrazione comunale e in collaborazione con i portatori di interesse del territorio con l' obiettivo di incentivare il settore crocieristico e di individuare percorso attraverso i quali completare una offerta di servizi che rafforzino la Destinazione turistica Taranto, L' appuntamento di marzo, Hack for destination, ha proprio l' obiettivo di acquisire progetti di innovazione, di aiutare chi vuole intraprendere iniziative capaci di arricchire di contenuti e di lavorare, sempre in sinergia con l' Amministrazione comunale a riqualificare quell' area cerniera esistente tra porto e città attraverso lo sviluppo di iniziative collegate a Taranto destinazione turistica. La crisi pandemica che ha provocato il blocco delle crociere è un ostacolo e allo stesso tempo una



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

opportunità, a parere del presidente dell' **Autorità portuale**. Noi siamo nella fase di star up nel settore delle crociere e per il 2021 abbiamo prenotazioni per 19 attracchi di navi da crociera con 30 mila passeggeri. Piccoli numeri se messi a confronto con quelli altri scali più affermati nel settore, evidenzia Prete. Ma la situazione di stallo e la ridefinizione degli itinerari che sta impegnando i grandi gruppi crocieristici può offrire al nostro porto e alla nostra città una ulteriore opportunità e noi non vogliamo farci cogliere impreparati, aggiunge il presidente Prete. In questa direzione vanno gli impegni per definire l' offerta di servizi innovativi e per rafforzare l' attrattività della Destinazione. E in questa direzione va l' accordo con la Global Ports Holding, il più grande operatori indipendente di terminal crociere del mondo, che ci porterà alla sottoscrizione di una concessione per affidare alla società in uso esclusivo un edificio e la gestione dei servizi ai passeggeri. Noi siamo oltremodo ottimisti, sottolinea con convinzione il presidente Prete. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Cagliari

Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti della Sardegna è calato del -17,1%

In controtendenza rotabili e rinfuse secche Nel 2020 il traffico delle merci nei **porti** della Sardegna è ammontato complessivamente a 38,36 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -17,1% sull' anno precedente, di cui 22,23 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-21,7%) e 16,12 milioni di tonnellate all' imbarco (-9,8%). La contrazione è stata generata dalla flessione del -18,9% dei volumi movimentati sia nel segmento delle merci varie che in quello delle rinfuse liquide. Nel primo il traffico è stato di 11,59 milioni di tonnellate, di cui 11,36 milioni di tonnellate di rotabili (+3,9%) e 224mila tonnellate di merci in container (-66,5%), mentre i rimanenti carichi si sono azzerati rispetto a 2,69 milioni di tonnellate di altre merci varie movimentate nel 2019. Il totale dei carichi liquidi è stato di 22,60 milioni di tonnellate, di cui 12,10 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-16,7%), 9,86 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-21,0%), 280mila tonnellate di prodotti chimici (-39,4%), 193mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-3,3%) e 170mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-17,6%). Nel settore delle rinfuse solide il dato complessivo è stato di 4,17 milioni di tonnellate, con una crescita del +1,7% sul 2019. I carboni sono ammontati a 1,60 milioni di tonnellate (-8,1%), i minerali, cementi e calci a 1,16 milioni di tonnellate (-20,6%), i cereali a 459mila tonnellate (-19,2%), prodotti chimici a 342mila tonnellate (+6.314,7%), le derrate alimentari, i mangimi e gli oleaginosi a 183mila tonnellate (+144,7%), i prodotti metallurgici a 85mila tonnellate (+29,6%) e le altre rinfuse secche a 335mila tonnellate (+89,6%). Nel segmento dei passeggeri, il traffico movimentato nei **porti** sardi dai traghetti è stato di 2,96 milioni di persone (-40,6%), quello dei servizi locali di 492mila persone (-56,6%) e il traffico crocieristico di quasi 6mila passeggeri (-96,8%).



2 febbraio 2021

WEB

Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti della Sardegna è calato del -17,1%

In controtendenza rotabili e rinfuse secche

Nel 2020 il traffico delle merci nei porti della Sardegna è ammontato complessivamente a 38,36 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -17,1% sull'anno precedente, di cui 22,23 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-21,7%) e 16,12 milioni di tonnellate all'imbarco (-9,8%).

La contrazione è stata generata dalla flessione del -18,9% dei volumi movimentati sia nel segmento delle merci varie che in quello delle rinfuse liquide. Nel primo il traffico è stato di 11,59 milioni di tonnellate, di cui 11,36 milioni di tonnellate di rotabili (+3,9%) e 224mila tonnellate di merci in container (-66,5%), mentre i rimanenti carichi si sono azzerati rispetto a 2,69 milioni di tonnellate di altre merci varie movimentate nel 2019.

Il totale dei carichi liquidi è stato di 22,60 milioni di tonnellate, di cui 12,10 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-16,7%), 9,86 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-21,0%), 280mila tonnellate di prodotti chimici (-39,4%), 193mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-3,3%) e 170mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-17,6%).

Nel settore delle rinfuse solide il dato complessivo è stato di 4,17 milioni di tonnellate, con una crescita del +1,7% sul 2019. I carboni sono ammontati a 1,60 milioni di tonnellate (-8,1%), i minerali, cementi e calci a 1,16 milioni di tonnellate (-20,6%), i cereali a 459mila tonnellate (-19,2%), prodotti chimici a 342mila tonnellate (+6.314,7%), le derrate alimentari, i mangimi e gli oleaginosi a 183mila tonnellate (+144,7%), i prodotti metallurgici a 85mila tonnellate (+29,6%) e le altre rinfuse secche a 335mila tonnellate (+89,6%).

Nel segmento dei passeggeri, il traffico movimentato nei porti sardi dai traghetti è stato di 2,96 milioni di persone (-40,6%), quello dei servizi locali di 492mila persone (-56,6%) e il traffico crocieristico di quasi 6mila passeggeri (-96,8%).



Sprofondo rosso per il Sud

Il Recovery Fund potrebbe ancora essere lo strumento per rilanciare l'Italia ma se non si cambia radicalmente la filosofia di fondo rischia di essere - nonostante rassicuranti ipocrite dichiarazioni e demagogici proclami - la spada che taglia di netto, definitivamente, il Paese, lasciando alla deriva le regioni del Sud. È la madre di tutte le strategie, e di tutte le battaglie da combattere, come se la Storia avesse riavvolto il nastro e si stesse tornando ai tempi dell'Unità nazionale. L'allegato segreto Abbiamo letto e studiato il Piano di ripresa e resilienza denominato #Next generation Italia, compreso il famoso allegato (rimasto nascosto nei cassetti e circolato solo "per uso interno") sul quale c'è stata la polemica tra il partito di Matteo Renzi Italia Viva e il Governo Conte. Ebbene, ci siamo resi conto che in quei faldoni c'è davvero di tutto ma è un tutto fondato su basi formalmente ineccepibili, sostanzialmente sbagliate, così da fragili da minacciare la tenuta dell'intero impalcato. E il dato evidenziato nell'atto di diffida presentato dal sindaco e dalla vicesindaco di Messina, Cateno De Luca e Carlotta Previti, a tutela di una delle Città metropolitane del Sud che si sentono "parte lesa" a causa delle scelte contenute in questo Piano, è obiettivo. Vorremmo che qualcuno da Roma lo smontasse, con i fatti, però, non con le chiacchiere. L'errore strategico Lo abbiamo già scritto ieri: l'Unione europea ha favorito l'Italia aumentando le risorse del Recovery Fund perché è stato dimostrato che non c'è Paese nel vecchio Continente dove siano più forti e drammatiche le sperequazioni tra una parte e un'altra, tra il Centro-Nord e il Sud. Le indicazioni europee, dunque, mai come stavolta sono chiarissime: vi diamo quei soldi ma utilizzateli per colmare il più possibile questo gap, che è infrastrutturale, che è tecnologico, che è culturale, che è imprenditoriale, sociale, economico. Il Governo, invece, ha adottato lo stesso criterio seguito per tutti i programmi di spesa ordinaria: la ripartizione delle risorse in base alla popolazione. Ed è evidente che le regioni del Sud (comprendiamo Molise e Abruzzo, oltre a Sicilia, Calabria, Campania, Puglia e Basilicata), in termini di abitanti, rappresentano solo il 34 per cento del Paese. Ecco perché nel Piano nazionale vengono destinati al Meridione 71 miliardi di euro su un totale di 209. Una violazione plateale dei criteri imposti dall'Unione europea che, oltre alla popolazione, tengono conto del Pil pro-capite e del tasso medio di disoccupazione. L'Europa sarà anche brutta e cattiva per tanti sovranisti ma che se avesse redatto lei il Pnrr italiano, avrebbe sicuramente assegnato, in base ai suoi criteri, il 75 per cento di risorse alle regioni del Sud (156,75 miliardi), non il contrario. Il danno e la beffa Se si vuole colmare una carenza investo lì dove il territorio è carente, non vado ad aggiungere opere in zone che sono mille anni luce più avanti di altre. Ma oltre il danno si può scorgere anche la beffa, così come denunciato dall'Amministrazione comunale messinese: la maggior parte degli investimenti previsti per il Sud, almeno 17 miliardi su 71, sono oggetto di programmi di spesa già esistenti, «con il conseguente disimpegno delle coperture finanziarie precedentemente stanziare su fondi di bilancio statale (delibere Cipe, Fas, Fsc, Po Fesr)». E scavando nel dettaglio, si scopre che di nuovi progetti e opere la percentuale scende al 2,84 per cento (1 miliardo 227 milioni di euro). Le "vacche di Mussolini" Come le famigerate "vacche di Mussolini" rientrano nel Piano progetti e opere "già in essere", come la linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina, la Napoli-Bari, la Salerno-Reggio Calabria, la Circumvesuviana e la Circumetnea. Non c'era bisogno del Recovery Plan, c'erano già risorse programmate con altri fondi europei. E l'elenco dei progetti nuovi inseriti nel Pnrr è mortificante, come quello relativo al potenziamento del Piano strategico dei grandi attrattori turistico-culturali



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

/1 miliardo 100 milioni di euro). Si punta sul restauro e la rifunzionalizzazione di complessi di elevata valenza storico-architettonica localizzati in 9 città italiane: Venezia, Trieste, Torino, Milano, Genova, Firenze, Roma, Bari e Palermo. Sette su 9 sono al Centro-Nord, solo i capoluoghi di Puglia e Sicilia verrebbero beneficiati con un contenuto: il Parco costiero della Cultura a Bari, un Auditorium nell' ex complesso della Manifattura Tabacchi a Palermo. Progetti nuovi? Dove sono??? Ben 46 miliardi vengono stanziati per progetti di digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura. Molte risorse vengono concentrate su Roma, "Caput Mundi"; altre per lo sviluppo e il potenziamento delle attività della Biennale di Venezia; per la riqualificazione del Porto Vecchio di Trieste (già oggetto nei decenni di ingenti investimenti da parte dello Stato, a differenza della Zona falcata e del porto storico di Messina); per il recupero a Torino del Parco e della funzione di connessione del Po; per una Biblioteca europea di Informazione e Cultura a Milano (come se la metropoli lombarda avesse bisogno dei soldi del Recovery per la centesima Biblioteca!); per il recupero delle fortificazioni militari a Genova con realizzazione di una cabinovia (perché allora non i Forti dislocati sulle alture dello Stretto, tra Messina e Reggio?); il potenziamento degli Uffici di Firenze; la valorizzazione del Museo nazionale romano e del Parco Archeologico dell' Appia a Roma. La "mission" tradita Sperequazioni anche su altri versanti. Si pensi al progetto dei 195 km di rete attrezzata per il trasporto rapido di massa: coinvolte le città di Genova, Bergamo, Rimini, Firenze, Roma e Palermo (ancora una volta unica città del Sud). Il capitolo delle infrastrutture avrebbe dovuto (dovrebbe ancora...) costituire l' asse portante del Piano di rilancio del Sud. E invece si aggiungono tasselli per rafforzare reti ferroviarie, strade e autostrade al Centro Nord: le tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona e Brennero e Liguria-Alpi, i collegamenti delle aree a nord delle Alpi con i porti di Genova e Trieste, progetti nuovi di Alta Velocità tra Brescia, Verona, Vicenza e Padova e noi siamo qui con la "lista della spesa" già riveduta e corretta in mille occasioni (appunto, le famose "vacche" che venivano mostrate al Duce quando arrivava in visita, sembravano nuove ed erano sempre le stesse), il completamento delle Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e della linea Palermo-Catania- Messina. Vergognoso anche quanto previsto per i porti italiani, tra la nuova diga foranea di Genova, gli investimenti programmati a Venezia, Ancona e Civitavecchia, centinaia di milioni previsti per gran parte delle **Autorità di sistema** portuale del Centro-Nord, mentre per lo Stretto di Messina è stata inserita solo una voce per l'«efficientamento energetico e ambientale». Le bugie sul Ponte Nell' atto di diffida inviato al Governo, e per conoscenza all' Ue, la Città metropolitana di Messina si riferisce anche al collegamento stabile nello Stretto, ancora una volta immotivatamente (si spiegassero le vere motivazioni, uno se ne potrebbe fare una ragione...) cassato dal Piano: «Non vi è chiarezza - scrive il sindaco De Luca - sui motivi in base ai quali il governo ritiene che il potenziamento del porto di Trieste o la realizzazione della diga foranea di Genova siano progetti trasformativi, a maggiore impatto sull' economia e sul lavoro con un maggiore impatto sul Pil e/o in una fase di preparazione piuttosto avanzata (non è indicato in nessun passaggio il livello di maturità progettuale dei progetti scelti) e che lo siano più del progetto definitivo dell' attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia. Un' opera - insiste il sindaco metropolitano - che si configura come intervento strategico comunitario così come è stato asseverato: 1) dal gruppo di lavoro presieduto dal commissario Karel Van Miert che identificò il Corridoio 1 Berlino-Palermo tra i Corridoi portanti dell' intero assetto comunitario che avrebbero dato vita al **sistema** delle Reti Ten-T e la realizzazione di un collegamento stabile tra la Sicilia ed il "continente" diventava condizione obbligata per la incisività e la validità funzionale dell' intero Corridoio 1 Berlino-Palermo; 2) dalla Banca europea per gli investimenti che dichiarò che la realizzazione di quest' opera diventava condizione obbligata per assicurare un effetto di leva economica rilevante per un impatto occupazionale nel breve e medio periodo e per aumentare l' attrattività dell' area per gli investitori propiziando il rafforzamento della rete stradale e ferroviaria rendendo più rapidi e meno costosi i traffici di persone e merci, attraendo parte dei flussi di beni in transito via mare

dall' Africa e dall' Asia al Nord Europa, rafforzando la già spiccata vocazione turistica siciliana e calabrese». Un' opera considerata vitale anche per ridurre l' inquinamento prodotto dalle imbarcazioni nello Stretto



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

a beneficio dell' ambiente e della biodiversità, per innescare meccanismi virtuosi a livello di mobilità economica e sociale utili anche in prospettiva demografica e culturale, dando la possibilità di annullare il differenziale di Pil tra le regioni del Sud Italia (16 mila euro pro capite) e la soglia media dei Paesi della Unione europea (31 mila euro).

Accordo per digitalizzare le procedure doganali

Il direttore generale dell' **Autorità** delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, ed il presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto Mario Mega hanno siglato, ieri, un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all' efficientamento del **sistema** portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L' implementazione del tracciamento logistico delle merci sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Il Protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano. Fra le altre iniziative oggetto dell' accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l' imbarco e lo sbarco nonché l' ingresso e l' uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle Zes della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.



Variante al Prg del porto Nessuna azione concreta

Il Comitato invoca la riapertura del confronto

Milazzo La Zes è una straordinaria occasione di rilancio della portualità milazzese, ma è opportuno attivare tutto ciò che è necessario per pianificare gli interventi necessari. A sottolinearlo i rappresentanti del Comitato grande porto che chiedono, anche a nome degli operatori portuali, la revisione della variante al Piano regolatore del porto, che peraltro pochi conoscono e, ancor meno, sanno in quale cassetto dell' ente messinese si trovi. I "portuali" giudicano «offensivo per la città di Milazzo il silenzio calato su uno strumento determinante per il rilancio della portualità mamertina che, sino ad ora, è stata solo legata alle iniziative del privato, lasciando sempre ai margini la parte pubblica e, quindi, conseguentemente anche i cittadini, e soprattutto chi opera, anzi chi dovrebbe operare, nell' area del waterfront». Non solo. La revisione potrebbe essere legata anche alle valutazioni che scaturiranno a seguito del completamento del pontile di Giammoro che non sarà "dedicato" esclusivamente alle Acciaierie Duferdofin, ma potrà essere riferimento dell' attività commerciale del bacino di Milazzo. Ecco perché si punta a rivedere ciò che ancora non è definitivo visto che la Regione non si è pronunciata.

Bisognerà però vedere chi dovrà eventualmente mettere mano a questa progettualità. Il presidente dell' **Autorità di sistema**, Paolo Mega, sembra comunque avere le idee chiare e recentemente, incontrando le forze politiche, ha prospettato un piano strategico per il porto di Milazzo che sia orientato a garantire uno sviluppo dello scalo sulla scorta dei flussi di traffico che si determineranno a medio e lungo termine. Sottolineando, particolare non di secondaria importanza, la necessità della collaborazione con i comuni interessati alle scelte in tema di portualità, immaginando «opere funzionali al territorio ed evitando le sovrapposizioni». Il Prg che dovrà essere adottato riguarda il tratto compreso tra molo Marullo e la foce del torrente Muto, ossia il "grande porto" ridisegnato dal passaggio delle competenze dall' **Autorità** marittima milazzese a Messina. Le indicazioni del progettista sono quelle di un porto polifunzionale che dovrà assolvere a un insieme di servizi. Ma, a distanza di tempo, ancora per il Piano regolatore del bacino portuale si attende adesso la convocazione, annunciata sempre da Mega, dei sindaci, del progettista e dei tecnici per fare il punto della situazione. r.m.



Siglato un protocollo con l' Agenzia delle Dogane

Il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane, Marcello Minenna, e il presidente dell' **Autorità portuale** dello Stretto, Mario Mega, hanno siglato un protocollo d' intesa per il potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, l' efficientamento del sistema **portuale** e la diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. «L' implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà», spiegano dall' Authority Fra le altre iniziative oggetto dell' accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l' imbarco e lo sbarco nonché l' ingresso e l' uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle Zes della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone franche doganali intercluse.



Porti: sigla Adm-Adsp Stretto per sviluppo digitalizzazione

Per efficientamento sistema portuale e maggiori benefici fiscali

(ANSA) - MESSINA, 02 FEB - Il direttore generale dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli (Adm), Marcello Minenna, e il presidente dell' **Autorità di sistema portuale (Adsp)** dello Stretto, Mario Mega, hanno siglato un protocollo d' intesa per il potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all' efficientamento del **sistema portuale** e alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L' implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Il protocollo, si legge in una nota di Adm, si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di **sistema portuale**, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del **sistema**, delle imprese e degli operatori commerciali. Fra le altre iniziative oggetto dell' accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l' imbarco e lo sbarco nonché l' ingresso e l' uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle Zes della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone franche doganali intercluse. (ANSA).



Messina, ADM: firmato protocollo d' intesa con Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Il Direttore Generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Marcello Minenna ed il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto Mario Mega hanno siglato un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento della digitalizzazione delle procedure doganali, all' efficientamento del **sistema** portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. Il Protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano. [cdn/AGIMEG](#).



Il Metropolitan

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

ADM ed Autorità di sistema portuale dello Stretto, firmato protocollo d'intesa per potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali - Ilmetropolitano.it

About The Author

Messina, 01 Febbraio 2021 - Il Direttore Generale di ADM Marcello Minenna ed il Presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto Mario Mega hanno siglato, oggi, un protocollo d'intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all'efficientamento del **sistema** portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Il Protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di **sistema** portuale, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del **sistema**, delle imprese e degli operatori commerciali. Fra le altre iniziative oggetto dell'accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco nonché l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse. ADM Digitalizzazione intesa Presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale procedure doganali PROTOCOLLO.



Tra il Direttore Generale di ADM Marcello Minenna ed il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Mario Mega

Firmato un protocollo d' intesa per la digitalizzazione delle procedure doganali

Il Direttore Generale di ADM Marcello Minenna ed il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto Mario Mega hanno siglato, oggi, un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all' efficientamento del **sistema** portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L' implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Il Protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di **sistema** portuale, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del **sistema**, delle imprese e degli operatori commerciali. Fra le altre iniziative oggetto dell' accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l' imbarco e lo sbarco nonché l' ingresso e l' uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.



Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Protocollo d' intesa tra l' AdSP dello Stretto e l' Agenzia delle Dogane

L' obiettivo è la digitalizzazione delle procedure doganali L' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno sottoscritto un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all' efficientamento del **sistema** portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L' attività sarà principalmente incentrata sull' implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto. Fra le altre iniziative oggetto dell' accordo, la digitalizzazione delle procedure riguardanti l' imbarco e lo sbarco nonché l' ingresso e l' uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i porti dello Stretto (Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria), mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.

informMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Disporto.

2 febbraio 2021

Protocollo d'intesa tra l'AdSP dello Stretto e l'Agenzia delle Dogane

L'obiettivo è la digitalizzazione delle procedure doganali

L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all'efficientamento del sistema portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L'attività sarà principalmente incentrata sull'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto.

Fra le altre iniziative oggetto dell'accordo, la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco nonché l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i porti dello Stretto (Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria), mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.

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

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	
0 Altre destinazioni	2 Feb	3 Feb	Cerca
	2021	2021	

Indice • Prima pagina • Indice notizie

informMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA
tel. 010.2462132, fax 010.2510769, email

Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Messina digitalizza le dogane

Accordo tra Autorità di sistema portuale e Agenzia delle Dogane per fluidificare il traffico delle merci e aumentare la sicurezza

Il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane, Marcello Minenna, e il presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto (ovvero il **porto di Messina**), Mario Mega, hanno siglato oggi un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all' efficientamento del sistema portuale e alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta applicazione della normativa doganale. In particolare, si tratta della digitalizzazione delle procedure di imbarco e sbarco; l' ingresso e l' uscita dai nodi e dai varchi portuali; lo sviluppo delle potenzialità delle Zone economiche speciali della Sicilia Orientale e della Calabria, inclusa la possibile istituzione di Zone franche doganali. L' implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel **porto**, sarà uno degli aspetti principali su cui si lavorerà. Il protocollo mira ad ammodernare la struttura dei controlli, velocizzando così il traffico delle merci, oltre ad aumentare la sicurezza. «Il protocollo - spiega l' Adsp in una nota - che assicurerà la massima collaborazione a livello di sistema portuale, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del sistema, delle imprese e degli operatori commerciali».



Messina sviluppa digitalizzazione procedure

Accordo con l'Adm per un piano di ammodernamento logistico e operativo

Redazione

MESSINA Il 2021 si è aperto con una serie di iniziative che legano i porti italiani e l'Agenzia delle dogane e dei Monopoli: dopo Monfalcone, Trieste e Livorno, anche l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto ha siglato infatti un accordo con l'ente. Il protocollo d'intesa firmato dal direttore generale di Adm Marcello Minenna e dal presidente dell'Authority Mario Mega si pone come fine il potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, l'efficientamento del Sistema portuale e la diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. La firma del protocollo si colloca all'interno di un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo per rendere più fluide e sicure le movimentazioni nel porto e migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. L'idea è quella di creare uno strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del Sistema portuale di Messina, delle imprese e degli operatori commerciali. All'interno dell'accordo la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco, l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle Zes della Sicilia orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone franche doganali intercluse.



Agenzia delle Dogane e Autorità di Sistema Portuale dello Stretto firmano protocollo per sviluppo digitalizzazione

Redazione ReggioTV

Messina. Il Direttore Generale di ADM Marcello Minenna ed il Presidente dell'**Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto Mario Mega hanno siglato, oggi, un protocollo d'intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all'efficientamento del **sistema** portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Il Protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di **sistema** portuale, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del **sistema**, delle imprese e degli operatori commerciali. Fra le altre

iniziative oggetto dell'accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco nonché l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse. 02-02-2021 10:11 Condividi NOTIZIE CORRELATE 29-01-2021 - ATTUALITA' Sainato: "Agenzia delle dogane e monopoli al Porto di Gioia Tauro scelta di buon senso" Gioia è il più importante hub d'Italia. Unito a Zona Economica Speciale (ZES) opportunità di sviluppo per Calabria 28-01-2021 - ATTUALITA' Agenzia delle dogane e monopoli, Billari: "Trasferire la sede a Gioia Tauro soluzione migliore" Il commento del Consigliere regionale dei Democratici Progressisti 27-01-2021 - ATTUALITA' Sanità, Spirli e Orsomarso visitano il 118 di Cosenza: «Spina dorsale del nostro **sistema**» Sopralluogo del presidente e dell'assessore nella centrale operativa di Serra Spiga 27-01-2021 - ATTUALITA' Ranuccio: «Agenzia Dogane e Monopoli a Gioia Tauro unica strada percorribile» La nota del sindaco di Palmi 26-01-2021 - ATTUALITA' 33 milioni di euro per la messa in sicurezza del **sistema** viario, Martorano: "Occasione da non perdere" La nota del Presidente dell'ACI Reggio Calabria ULTIME NEWS CRONACA Tentata rapina all'ufficio postale di Rosà dell'ottobre 2019. Si chiude il cerchio sugli altri tre complici Reggio Calabria. Questa notte, i Carabinieri, con il supporto in fase esecutiva di personale dello Squadrone Eliportato Cacciatori ... ATTUALITA' Programmazione europea 2021/2027. CGIL-CISL-UIL: "gli investimenti per il futuro della Calabria non possono essere discussi tra pochi intimi" Lamezia Terme (Reggio Calabria). «Cgil Cisl Uil Calabria chiedono al ... CULTURA 'Torna ad abitare Bellezza': riapre il Museo diocesano di Reggio Calabria Reggio Calabria. Martedì 2 febbraio il Museo diocesano di Reggio Calabria riapre al pubblico, garantendo in assoluta sicurezza la visita alle proprie collezioni d'arte sacra. In adempimento alle ... ATTUALITA' Covid-19. Alunni positivi e 22 docenti in quarantena, sospesa l'attività didattica in presenza al plesso "Vittorino Da Feltre" Reggio Calabria. Stop all'attività didattica in presenza, con la contestuale attivazione della ... SPORT La



Reggina mette paura alla Salernitana. Nicolas evita la beffa Reggio Calabria. Nel posticipo della 20esima giornata del campionato di Serie B, Reggina e Salernitana si dividono la posta in palio. Al "Granillo" finisce 0 - 0. Per gli amaranto è il secondo pareggio ... ATTUALITA' Reggio



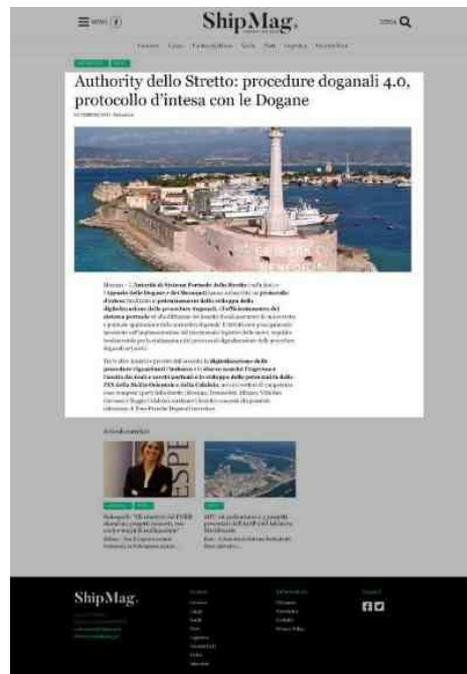
Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Calabria. Emergenza rifiuti, la proposta dell' imprenditore Pino Falduto Reggio Calabria. Questione rifiuti, interviene l' imprenditore Pino Falduto: "La soluzione definitiva al problema dei rifiuti soliti urbani si può ottenere attraverso un programma di ... ATTUALITA' No alla proroga da parte di Ispra, caccia chiusa in Calabria dal 31 gennaio La caccia in Calabria si è chiusa il 31 gennaio scorso e non ci saranno proroghe. Lo comunica il dipartimento Agricoltura e Risorse agroalimentari della Regione Calabria in seguito al parere negativo ... ATTUALITA' Giuggi Palmenta: "Rafforzare presenza femminile nelle istituzioni è un dovere morale e civile" Reggio Calabria. "Rafforzare la presenza femminile nelle istituzioni non è una battaglia ideologica ma un dovere morale e civile da condividere con ... CRONACA Reggio Calabria. Sventato traffico illecito di animali di specie protette: liberati oltre mille uccelli Reggio Calabria. I militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Reggio Calabria, nel corso di un' attività di servizio ... ATTUALITA' Reggina, ufficiale Chierico. Marchi al Piacenza Il Presidente Luca Gallo e la Reggina comunicano di aver raggiunto un accordo con il CFC Genoa per le prestazioni sportive del calciatore Luca Chierico. Il centrocampista si trasferisce in riva allo Stretto a titolo temporaneo, siglando un contratto sino al 30 ... ATTUALITA' Due decessi al Grande Ospedale Metropolitano di Reggio Calabria Reggio Calabria. La Direzione Aziendale del G.O.M. "Bianchi Melacrino Morelli" di Reggio Calabria comunica che, nelle ultime ultime ventiquattro ore, si sono registrati due decessi. Si tratta di una donna di 85 anni e ... ATTUALITA' Vaccini anti-covid, in Calabria prenotazioni on-line tramite Postamat, sito web, portalettere e call-center È operativa la piattaforma informatica per la tracciatura e la somministrazione dei vaccini per il Covid-19 che, per le regioni collegate ... PROGRAMMI IN EVIDENZA RTV NEWS PRIMA EDIZIONE RAC MAGAZINE Con Giovanni Mafri STRETTAMENTE PERSONALE Stracult Edition SMASHITS I migliori videoclip musicali del momento con il brio del Vj Filippo Lopresti DIRETTA STREAMING OGGI SU RTV Ore 15.45 Medicina in Diretta Ore 21.20 Fuorigioco Ore 22.30 Pianeta Dilettanti #ticker { border:1px solid #ccc; border-radius:5px; margin-top:20px; margin-bottom:10px; padding:20px; padding-top:0px; } #ticker hr { border:0px; color: #0a83c2; background-color: #0a83c2; height: 1px; } #ticker h3 { color:#0a83c2; } #ticker ul { margin:0px; padding:0px; } #ticker ul li { list-style: none; padding-bottom:10px; border-bottom:1px solid #ccc; margin-bottom:10px; } #ticker ul li:last-child { border-bottom:0px; padding-bottom:0px; margin-bottom:0px; } #ticker ul li a { font-family: merriweather,serif; font-size: 14px; font-weight: 700; color:#27242f; } #ticker ul li a span.data { color:#0a83c2; font-size:12px; font-family: sans-serif; } ADNKRONOS ULTIM' ORA 11:10 In attesa di aggiornamenti ... ITALPRESSWEB ULTIM' ORA 09:10 Governo, alla Camera si tratta ancora sul programma 08:05 Berrettini trascina l' Italia, 2-1 sull' Austria in Atp Cup 07:35 Vaccini, Von der Leyen "Richiameremo AstraZeneca ai suoi obblighi" 22:15 Governo, Salvini "Se hanno numeri lavoriamo, altrimenti al voto" 20:45 Goggia "Dolore tremendo, sono a pezzi. Ora ci vuole coraggio" LINK UTILI RECENTI PIÙ LETTE Agenzia delle Dogane e **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto firmano protocollo per sviluppo digitalizzazione 59 minuti fa Tentata rapina all' ufficio postale di Rosali dell' ottobre 2019. Si chiude il cerchio sugli altri tre complici 1 ora e 13 minuti fa Programmazione europea 2021/2027. CGIL-CISL-UIL: "gli investimenti per il futuro della Calabria non possono essere discussi tra pochi intimi" 1 ora e 21 minuti fa 'Torna ad abitare Bellezza': riapre il Museo diocesano di Reggio Calabria 2 ore e 15 minuti fa Reggio Calabria. Sventato furto al cimitero di Condera 31-01-2021 - Letta 5102 volte Reggio, in distribuzione gli avvisi di pagamento relativi al Saldo TARI 2020 28-01-2021 - Letta 4490 volte "Ho fatto errori ma non sono un mafioso". Danilo Ianni detto "Danilone" scrive dal carcere a Klaus Davi 28-01-2021 - Letta 4001 volte Papa Francesco non sarà sottoposto ad intervento chirurgico.

Authority dello Stretto: procedure doganali 4.0, protocollo d'intesa con le Dogane

Messina L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (nella foto) e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all'efficientamento del sistema portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L'attività sarà principalmente incentrata sull'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto. Tra le altre iniziative previste dall'accordo, la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco nonché l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i porti dello Stretto (Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria), mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.



Autorità portuale dello Stretto: siglato un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali

Messina: il Direttore Generale di ADM Marcello Minenna ed il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Mario Mega hanno siglato, oggi, un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali

Il Direttore Generale di ADM Marcello Minenna ed il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto Mario Mega hanno siglato, oggi, un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all' efficientamento del **sistema portuale** ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L' implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Il Protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di **sistema portuale**, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del **sistema**, delle imprese e degli operatori commerciali. Fra le altre iniziative oggetto dell' accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l' imbarco e lo sbarco nonché l' ingresso e l' uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.



Autorità portuale Stretto di Messina, intesa per procedure doganali digitali

Redazione

Previste la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco nonché l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle Zes della Sicilia Orientale e della Calabria. Il direttore generale di Adm, Marcello Minenna, e il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto di Messina, Mario Mega, hanno siglato un protocollo d'intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all'efficientamento del sistema **portuale** ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Movimenti più fluidi e sicuri. Il protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di sistema **portuale**, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del sistema, delle imprese e degli operatori commerciali. Procedure digitali per imbarco e sbarco. Fra le altre iniziative oggetto dell'accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco nonché l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle Zes della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.



Normanni, Aquile & Elefanti

A gennaio 2021 il traffico ro/ro del **porto** di **Palermo** è aumentato del 70% rispetto allo stesso mese dello scorso anno mentre il 2020 che si è concluso, nonostante la pandemia e il lockdown, ha visto un aumento del 20% del traffico ro/ro e semirimorchi rispetto all' anno precedente. Lo ha detto il presidente dell' Autorità portuale della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, nel corso di una audizione delle Commissioni riunite Ambiente e Trasporti, presso l' Aula della Commissione Trasporti, nell' ambito dell' esame del nuovo testo dello schema di decreto del Presidente del Consiglio che individua i commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali nei porti. Monti ha parlato degli investimenti in corso a **Palermo**: si tratta di tre interventi compresi in due opere diverse: la messa in sicurezza del **porto** e il rifacimento del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate (120 milioni disponibili) e l' interfaccia **Porto-Città** (35 mln). Opere già finanziate, a breve andranno in gara. (riproduzione riservata)

The collage consists of three distinct images. The top image is a page from the newspaper 'MF Sicilia', featuring a headline 'Una regione a idrogeno' and a sub-headline 'Diversi gli investimenti in piano. L'assessore Piroton ha già avviato alcuni contatti con le società energetiche'. The middle image shows a computer monitor displaying a website interface with various charts and data. The bottom image is a banner for 'WWW.ILTAGLIAMARE.IT' with the tagline 'La bibbia dei naviganti è a portata di click' and 'BUONA NAVIGAZIONE!'.

sul progetto della piattaforma logistica

Confronto tra sindaco e presidente Autorità portuale

Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** della Sicilia occidentale in Commissione Trasporti alla Camera si è espresso sulla possibilità di una piattaforma logistica per Gela. Dopo quelle dichiarazioni domani pomeriggio il Sindaco Lucio Greco e l'ing. Pietro Inferrera prenderanno parte a Palermo, ad un incontro proprio con il Presidente Monti. Al centro ci saranno le prospettive future dell' Hub del Mediterraneo nel golfo locale. «Sarà un momento di confronto importante - afferma il Sindaco Lucio Greco - per capire come andare avanti, con quali tempi e modi, per arrivare al progetto definitivo». Il primo cittadino ha poi ringraziato Un ringraziamento va deputata On. Giusi Bartolozzi "sempre molto attenta alle esigenze e alle problematiche del suo e nostro territorio che, nel caso specifico, ha svolto una fondamentale funzione di mediatrice". «Inutile dire che ci aspettiamo molto da questo incontro: siamo una città di mare, e da decenni i gelesi attendono risposte sul rilancio del **sistema portuale**» - ha concluso il primo cittadino.



Hub Mediterraneo, commissario Monti apre a Gela: Bartolozzi, "c'è Recovery plan"

Gela. 'Il porto di Gela è una piattaforma assolutamente interessante'. Lo ha spiegato il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, sentito in commissione trasporti alla Camera. **Pasqualino Monti** sembra non chiudere del tutto alla possibilità di una piattaforma logistica per Gela, nonostante tutto faccia pensare ad un progetto ormai concentrato a Catania. Secondo **Monti**, bisognerebbe ragionare sulle potenzialità del sito, nonostante ad oggi l' idea dell' hub del Mediterraneo nel golfo locale non abbia mai ottenuto particolari sostegni istituzionali. Il progetto definitivo dei lavori, conforme alle linee strategiche del piano ed alle missioni, deve essere incluso tra gli interventi strategici per il rilancio ed il riscatto di Gela. Inserire dunque il progetto all'interno del Recovery Plan dice la deputata Giusi Bartolozzi e predisporre la relativa copertura finanziaria. Nostro dovere verso una città che ha pagato e paga un prezzo ambientale, sociale ed economico altissimo ed ormai non più tollerabile. Parole che dovrebbe anche essere la Regione ad accogliere, visto che al momento non si registrano particolari sviluppi sul punto.

The screenshot shows the website 'QUOTIDIANOGELA' with a navigation menu including 'CRONACA', 'POLITICA', 'SPORT', 'ATTUALITÀ', 'DAI COMUNI', 'REGIONE', 'ECONOMIA', and 'RUBRICHE'. The main article title is 'Hub Mediterraneo, commissario Monti apre a Gela: Bartolozzi, "c'è Recovery plan"'. Below the title is a photo of Giusi Bartolozzi speaking at a microphone. The article text is partially visible, starting with 'Gela. "Il porto di Gela è una piattaforma assolutamente interessante". Lo ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, sentito in commissione trasporti alla Camera. Pasqualino Monti sembra non chiudere del tutto alla possibilità di una piattaforma logistica per Gela, nonostante tutto faccia pensare ad un progetto ormai concentrato a Catania. Secondo Monti, bisognerebbe ragionare sulle potenzialità del sito, nonostante ad oggi l' idea dell' hub del Mediterraneo nel golfo locale non abbia mai ottenuto particolari sostegni istituzionali.'

Hub del Mediterraneo, Greco e Inferrera dal commissario Monti: "Confronto importante"

Gela. Sull' hub del Mediterraneo qualche spiraglio sembra potersi aprire, soprattutto a seguito dell' audizione del commissario dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale, sentito dalle commissioni ambiente e trasporti della Camera dei deputati. L' asse politico questa volta potrebbe passare dalla deputata di Forza Italia Giusi Bartolozzi. Giovedì, il sindaco Lucio Greco e il suo esperto, l' ingegnere Pietro Inferrera, saranno a Palermo per incontrare il commissario **Pasqualino Monti**, sentito dalle commissioni della Camera e che ha parlato di una 'piattaforma di Gela assolutamente interessante'. Ad oggi, sembra che il progetto dell' hub vada comunque in direzione di Catania. Sarà un momento di confronto importante spiega il sindaco Lucio Greco per capire come andare avanti, con quali tempi e modi, per arrivare al progetto definitivo. Un ringraziamento va senz'altro alla deputata Giusi Bartolozzi sempre molto attenta alle esigenze e alle problematiche del suo e nostro territorio che, nel caso specifico, ha svolto una fondamentale funzione di mediazione. Inutile dire che ci aspettiamo molto da questo incontro. Siamo una città di mare e da decenni i gelesi attendono risposte sul rilancio del sistema portuale.



risoluzione dell'agenzia delle entrate

Trasporto marittimo, Iva agevolata anche sulle gite

FRANCO RICCA

Il trasporto marittimo di passeggeri fruisce dell' aliquota Iva agevolata anche se ha inizio e termine nello stesso punto e risponde a finalità turistico-ricreative; l' agevolazione, inoltre, spetta anche se la prestazione è resa nei confronti di gruppi o di agenzie di viaggio, purché non comprenda altri servizi che esulano dalla nozione di "trasporto di persone". Sono irrilevanti eventuali servizi resi autonomamente ai viaggiatori da soggetti diversi dall' armatore, ad esempio le guide turistiche. Qualora invece l' armatore eroghi ai passeggeri, a fronte di un corrispettivo complessivo e unitario, ulteriori e differenti servizi turistico-ricreativi, ad esempio animazione a bordo, somministrazioni di alimenti e bevande, mini-crociere, attività di pesca sportiva, avvistamento cetacei, tale prestazione complessa è soggetta all' aliquota ordinaria del 22%. È quanto chiarisce l' Agenzia delle entrate con la risoluzione n. 8 di ieri, 2 febbraio 2021. Preliminarmente, in ordine al regime Iva delle prestazioni di trasporto di persone per vie d' acqua, l' agenzia osserva che le vigenti disposizioni prevedono: - l' esenzione dall' imposta per le prestazioni di trasporto di persone urbano realizzate per via marittima, lacuale, fluviale e lagunare mediante veicoli da piazza (gondole e motoscafi); si considerano urbani i trasporti effettuati nel territorio di un comune o tra comuni non distanti tra loro oltre 50 chilometri (art. 10, n. 14, dpr 633/72); - l' aliquota del 5% per le stesse prestazioni di cui al punto precedente, quando rese con mezzi di trasporto abilitati, diversi dai veicoli da piazza (punto 1-ter della tabella A, parte II-bis, allegata al dpr 633/72) - l' aliquota del 10% per cento per le prestazioni di trasporto urbano di persone e bagagli al seguito per vie acquee, effettuate con mezzi diversi da quelli da piazza e dai mezzi abilitati, nonché i trasporti extraurbani con qualsiasi mezzo (punto 127-novies della tabella A, parte III, allegata al dpr 633/72). Le suddette disposizioni si applicano alle prestazioni di "trasporto di persone", nozione da interpretare restrittivamente, trattandosi di norme agevolative, avendo come riferimento il contratto di cui agli artt. 1678 e seguenti c.c. , con il quale il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo all' altro. Tale caratteristica non viene meno se il luogo di partenza e di arrivo coincidono, come ad esempio nel viaggio di andata e ritorno, purché oggetto della prestazione sia il "mero trasporto", anche se nell' ambito di rotte turistiche. Non è ostativa, prosegue l' agenzia, neppure la circostanza che parte dei titoli di viaggio siano emessi a favore di gruppi o di tour operator, anche se accompagnati da proprie guide turistiche, sempreché il servizio reso dall' armatore sia il semplice trasporto e non la diversa prestazione di noleggio dell' imbarcazione. Qualora l' obbligo assunto dall' armatore riguardi invece l' esecuzione, dietro pagamento di un corrispettivo unitario, di un diverso e più articolato servizio, comprendente differenti e ulteriori prestazioni con finalità turistico-ricreativa, rispetto alle quali il trasporto delle persone da un luogo a un altro appaia meramente strumentale, l' agenzia, richiamando precedenti pronunce, chiarisce che si configura una prestazione complessa soggetta all' Iva del 22%. © Riproduzione riservata.



Assiterminal: Infrastrutture e porti, semplificare norme e procedure

Il funzionamento di una pubblica amministrazione regolata da complicate e farraginose norme e procedure burocratiche è la causa principale del gap del nostro Paese rispetto alla concorrenza degli altri paesi europei - Lo ha fatto rilevare Assiterminal, oggi pomeriggio, in audizione alla IX Commissione Trasporti della Camera, nell'ambito dell'esame in sede consultiva della proposta di PNRR Recovery Plan. «Una delle principali cause del gap di produttività del nostro Paese» - spiega una nota di Assiterminal - «rispetto ai concorrenti europei risiede, come noto, nel funzionamento della pubblica amministrazione per il suo complesso, anche laddove esistano risorse umane molto professionalizzate e competenti, nonché nelle complicate e spesso farraginose norme e procedure burocratiche che regolano molte materie, e sovrapposizioni di competenze, a partire da quelle concernenti trasporti, infrastrutture e porti. Da ciò emerge la necessità di mettere incampo un adeguato programma di rivisitazione delle competenze interministeriali e razionalizzazione delle funzioni, per efficientarle, programma da coniugarsi pure con investimenti in formazione dei pubblici dipendenti; nonché occorre realizzare un piano di semplificazione significativa di norme e procedure, a partire dal Codice degli appalti pubblici, ma riguardante anche altri specifici argomenti di interesse pure delle imprese, rendendo strutturali alcune norme come ad esempio industria 4.0 determinando come esigibili anche forme di incentivazione fiscale per gli investimenti in equipments nonché per la transizione green».



Assarmatori, Messina: Interventi decisi per il rinnovo green delle flotte

ROMA - Nel corso dell'audizione di oggi pomeriggio alla Camera - IX Commissione Trasporti, nell'ambito dell'esame in sede consultiva della proposta di PNRR Recovery Plan - il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, è intervenuto sollecitando interventi decisi per favorire il rinnovo delle flotte nazionali- "Se si vogliono raggiungere gli obiettivi di una Rivoluzione verde e di una Transizione energetica, come richiesto esplicitamente dal progetto Next Generation EU, servono interventi decisi per favorire il rinnovo delle flotte impegnate nel trasporto marittimo di merci e passeggeri. È quanto ribadito oggi da Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, aderente a Confrtrasporto-Conffcommercio, nel corso dell'audizione organizzata dalla IX Commissione (Trasporti) della Camera, sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Nella versione definitiva del Piano - ha ricordato Messina - è stata totalmente cancellata la posta di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori, mentre sono rimasti i finanziamenti per il Piano Nazionale del Cold-Ironing, ovvero la cosiddetta elettrificazione delle banchine. Nella sua stesura attuale il Piano prevede che una parte rilevante delle risorse disponibili siano destinate all'elettrificazione di ben 41 porti, di cui 39 della rete TEN-T (circa 950 milioni di euro). Ma a prescindere dalla constatazione che le risorse messe in campo per l'infrastrutturazione dei porti potrebbero essere insufficienti per portare a termine un programma così ambizioso, noi riteniamo che la transizione energetica delle flotte (misura ritenuta ammissibile da parte della EU) debba essere comunque rimessa al centro del programma. Se si vuole parlare di Cold-Ironing è necessario, da una parte, finanziare solo iniziative in porti con linee regolari di traghetto che si trovino in località ad alta intensità di popolazione e movimento passeggeri, solo così si potrà attuare una politica virtuosa di protezione dell'ambiente. Dall'altra dovranno essere sostenuti contemporaneamente gli interventi nei porti e sulle navi, legando eventualmente il finanziamento di queste ultime al mantenimento della linea con il porto o con i porti interessati.



DIGITALIZZAZIONE, CONNETTIVITÀ E SOSTENIBILITÀ. LE PRIORITÀ DI FEDESPEDI PRESENTI NEL TESTO DEL PNRR

IL RECOVERY FUND PUNTA SULLA LOGISTICA

Redazione

IL PRESIDENTE SILVIA MORETTO: Gli obiettivi del PNRR diventino progetti concreti, con costi e tempi di realizzazione. Noi pronti a dare al MIT il nostro contributo attivo insieme a Confetra. Il Piano è un'occasione imperdibile per premere sull'acceleratore del cambiamento, per le imprese come per la PA. Era il 5 agosto quando Fedespedit (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) indicava digitalizzazione, connettività e sostenibilità quali priorità strategiche per il Paese da inserire nel programma di spesa che l'Italia deve presentare all'Europa per accedere al Recovery Fund. 'Quelle stesse priorità le ritroviamo oggi nel testo approvato in parlamento e che ci auguriamo venga approvato in tempi rapidi' afferma oggi Silvia Moretto, Presidente di Fedespedit e Vicepresidente di Confetra: 'Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza punta sulla logistica, investendo quasi il 15% delle risorse in un settore che si è finalmente dimostrato essere essenziale per la tenuta economica e sociale del Paese in quest' anno pandemico. Questo è sicuramente un dato positivo, frutto di un lavoro nel merito dei contenuti portato avanti senza risparmio di energie dalla nostra

Federazione tra le mille difficoltà della pandemia e di un efficace e costruttivo dialogo con il MIT portato avanti da Confetra. Dialogo che non si è mai interrotto, neanche ora'. Aggiunge il Presidente Moretto 'Il Recovery Fund ci chiede di essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese, in termini di PIL (la logistica ne vale il 9%) e di occupazione. Sappiamo, inoltre, che la logistica è il motore del principale punto di forza della nostra intera economia, l' import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo da anni insieme alla nostra Confederazione Confetra. Perché il PNRR diventi acceleratore di cambiamento, tuttavia, tali temi devono trovare al più presto piena realizzazione, non solo lato imprese, ma anche lato pubblica amministrazione. Speriamo che, tra le proposte per la semplificazione normativa del settore logistico sostenute a gran voce da CONFETRA, venga presto approvata la riforma del contratto di spedizione e si dia attuazione alla riforma della pubblica amministrazione, anche e soprattutto in chiave digitale'. 'La digitalizzazione è la grande sfida che il Covid-19 ha reso ancora più vicina' concorda Alessandro Pitto, Vicepresidente di Fedespedit con delega a IT & Digital Innovation 'Dematerializzare documenti e processi deve diventare la prassi. Il lockdown ci ha dimostrato che questo è possibile e in tempi brevi, ora dobbiamo usare i fondi europei per pianificare e dotarci di competenze, strumenti e reti adeguati. Faccio particolare riferimento ad alcuni obiettivi inseriti nel PNRR che ci stanno particolarmente a cuore: banda larga e 5G in porti e aeroporti, piena integrazione e messa in funzione dello Sportello Unico Doganale con un apposito portale che garantisca l' interoperabilità delle banche dati nazionali e il coordinamento da parte delle Dogane, il dialogo e la compatibilità dei port community system (PCS) delle singole Autorità di Sistema Portuale tra loro e con la piattaforma strategica nazionale di UIRNET e adozione della CMR elettronica. L' obiettivo è la standardizzazione, la modularità delle procedure e l' industrializzazione della catena del trasporto tra nodi logistici per garantire alla logistica





Informare

Focus

Assiterminal illustra alla Camera le richieste del terminalismo portuale per la ripresa

Tra queste, il contenimento del costo del lavoro attraverso una riduzione non simbolica degli oneri sociali a carico dei datori di lavoro Riorganizzazione ed efficientamento degli organismi governativi preposti a sovrintendere al settore dei trasporti e incrementare le risorse per la sua competitività e per la ripresa. Sono alcune delle richieste che avanza questo pomeriggio l'Associazione Italiana Port & Terminal Operators (Assiterminal) in occasione di un' audizione presso la IX Commissione della Camera dei deputati nell' ambito di una giornata dedicata alle associazioni del settore logistico. Secondo Assiterminal, infatti, è necessario mettere in campo un adeguato programma di rivisitazione delle competenze interministeriali e di razionalizzazione delle funzioni, per efficientarle, programma da coniugarsi pure con investimenti in formazione dei pubblici dipendenti. Inoltre - per l' associazione - occorre realizzare un piano di semplificazione significativa di norme e procedure, a partire dal Codice degli appalti pubblici, ma riguardante anche altri specifici argomenti di interesse pure delle imprese, rendendo strutturali alcune norme come ad esempio Industria 4.0 determinando come esigibili anche forme di incentivazione fiscale per gli investimenti in equipments nonché per la transizione green. In particolare, per il settore della logistica l' associazione chiede l' aumento delle risorse attualmente previste nella missione n. 3 (3,68 miliardi di euro) da dedicare a intermodalità e logistica integrata con particolare riguardo ad interventi infrastrutturali e concernenti i principali porti nazionali, soprattutto per il superamento di colli di bottiglia di ultimo e penultimo miglio nei collegamenti tra scali marittimi e grandi reti (reti TEN-T). Tra le richieste di Assiterminal si sono anche la semplificazione degli adempimenti e delle procedure riguardanti i dragaggi nei porti, l' adozione in chiave moderna del regolamento attuativo di cui all' art. 18 ("Concessione di aree e banchine") della legge 84/94 e il completamento dell' attuazione della cosiddetta riforma Del Rio, ad esempio mettendo tutti i porti "a sistema", favorendo il funzionamento della Conferenza dei presidenti in chiave di coordinamento, pianificazione e attuazione di misure sistemiche e coinvolgendo gli attori del cluster in una costante dialettica di confronto. Infine l' associazione ritiene che, per aiutare il terminalismo portuale italiano a riprendersi dal grave impatto della crisi determinata dalla pandemia di Covid-19, sarebbe assai utile mettere in campo a carattere temporaneo una misura trasversale generale, o in subordine specifica per il settore, di contenimento del costo del lavoro, attraverso una riduzione non simbolica degli oneri sociali a carico dei datori di lavoro.



Informazioni Marittime

Focus

Ripresa, Moretto (Fedespedi): "Digitalizzazione, connettività e sostenibilità priorità nazionali"

Sono le voci principali che l'Italia deve inserire nel programma di spesa per accedere al Recovery Fund

Digitalizzazione, connettività e sostenibilità quali priorità strategiche per il Paese. Tre colonne che Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) aveva già inserito il 5 agosto scorso nel programma di spesa che l'Italia deve presentare all'Europa per accedere al Recovery Fund. "Quelle stesse priorità le ritroviamo oggi nel testo approdato in parlamento e che ci auguriamo venga approvato in tempi rapidi" afferma oggi Silvia Moretto, presidente di Fedespedi e Vicepresidente di Confetra: "Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza punta sulla logistica, investendo quasi il 15% delle risorse in un settore che si è finalmente dimostrato essere essenziale per la tenuta economica e sociale del Paese in quest'anno pandemico. Questo è sicuramente un dato positivo, frutto di un lavoro nel merito dei contenuti portato avanti senza risparmio di energie dalla nostra Federazione tra le mille difficoltà della pandemia e di un efficace e costruttivo dialogo con il Mit portato avanti da Confetra. Dialogo che non si è mai interrotto, neanche ora". "Il Recovery Fund - aggiunge il presidente Moretto - ci chiede di essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle

imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese, in termini di PIL (la logistica ne vale il 9%) e di occupazione. Sappiamo, inoltre, che la logistica è il motore del principale punto di forza della nostra intera economia, l'import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo da anni insieme alla nostra Confederazione Confetra. Perché il PNRR diventi acceleratore di cambiamento, tuttavia, tali temi devono trovare al più presto piena realizzazione, non solo lato imprese, ma anche lato pubblica amministrazione. Speriamo che, tra le proposte per la semplificazione normativa del settore logistico sostenute a gran voce da Confetra, venga presto approvata la riforma del contratto di spedizione e si dia attuazione alla riforma della pubblica amministrazione, anche e soprattutto in chiave digitale". "La digitalizzazione è la grande sfida che il Covid-19 ha reso ancora più vicina" concorda Alessandro Pitto, vicepresidente di Fedespedi con delega a IT & Digital Innovation "Dematerializzare documenti e processi deve diventare la prassi. Il lockdown ci ha dimostrato che questo è possibile e in tempi brevi, ora dobbiamo usare i fondi europei per pianificare e dotarci di competenze, strumenti e reti adeguati. Faccio particolare riferimento ad alcuni obiettivi inseriti nel PNRR che ci stanno particolarmente a cuore: banda larga e 5G in porti e aeroporti, piena integrazione e messa in funzione dello Sportello Unico Doganale con un apposito portale che garantisca l'interoperabilità delle banche dati nazionali e il coordinamento da parte delle Dogane, il dialogo e la compatibilità dei port community system (PCS) delle singole Autorità di Sistema Portuale tra loro e con la piattaforma strategica nazionale di Uirnet e adozione della CMR elettronica. L'obiettivo è la standardizzazione, la modularità delle procedure e l'industrializzazione della catena del trasporto tra nodi logistici per garantire alla logistica una gestione 'just in sequence' di tempi e spazi a servizio della merce".



Informazioni Marittime

Focus

Soldi, dragaggi, portuali, digitale e "riforma Delrio". La lista della spesa di Assiterminal al governo

In audizione alla Camera, l'associazione si fa portatore delle istanze della portualità e della logistica

Aumentare le risorse per l'intermodalità e la logistica integrata, pari attualmente a 3,68 miliardi di euro; accorpare le funzioni portuali nel ministero dei Trasporti per ridurre la frammentazione; semplificare i dragaggi; attuare pienamente la Conferenza delle autorità portuali mettendole a sistema; formare ogni cinque anni i portuali per tenerli al passo; concretizzare Uirnet; contenimento del costo del lavoro per i terminal portuali; transizione energetica e, infine, superamento del dualismo tra Zona economia speciale e Zona logistica speciale. Assiterminal la chiama "lista della spesa", una serie di istanze che l'associazione dei terminal portuali italiana, che si pone qui come rappresentante della filiera logistica, porrà oggi pomeriggio in audizione alla Commissione Trasporti della Camera. «Una delle principali cause del gap di produttività del nostro Paese rispetto ai concorrenti europei risiede - spiega Assiterminal - nel funzionamento della pubblica amministrazione per il suo complesso, anche laddove esistano risorse umane molto professionalizzate e competenti, nonché nelle complicate e spesso farraginose norme e procedure burocratiche che regolano molte materie, e sovrapposizioni di competenze, a partire da quelle concernenti trasporti, infrastrutture e porti». Da qui la necessità di «mettere in campo un adeguato programma di rivisitazione delle competenze inter-ministeriali e razionalizzazione delle funzioni». Per il porti, gli interporti e la logistica vengono presentate dieci proposte in tutto. 1. Aumentare le risorse, oggi pari a 3,68 miliardi di euro, attualmente previste nella missione 3 da dedicare a intermodalità e logistica integrata con particolare riguardo a interventi infrastrutturali e concernenti i principali porti nazionali, soprattutto per il superamento di colli di bottiglia di ultimo e penultimo miglio nei collegamenti tra scali marittimi e grandi reti (Reti TEN-T); 2. Rafforzare le direzioni e gli uffici del ministero dei Trasporti dedicati per competenza alle materie della portualità, del mare e della logistica, attraverso un accorpamento di funzioni - definizione più ampia delle competenze per ridurre l'attuale frammentazione in più Ministeri di materie concorrenti che impattano sul nostro settore - l'inserimento di profili maggiormente specializzati, la semplificazione e digitalizzazione; 3. Semplificare al massimo le procedure di dragaggi dei fondali dei porti commerciali, che devono essere considerati alla stregua della manutenzione ordinaria, e in genere la realizzazione delle opere portuali a partire da quelle effettuate dai privati, anche attraverso la predisposizione di un piano triennale o quadriennale straordinario di interventi da finanziare con adeguate risorse statali o pubbliche. Vedi proposta di legge Paita/Nobili; 4. Adottare in chiave moderna la cosiddetta "riforma Delrio", ovvero il regolamento attuativo di cui all'articolo 18 della legge 84/94, ad esempio mettendo tutti i porti a sistema favorendo il funzionamento della Conferenza dei presidenti delle autorità di sistema portuale; 5. Supportare l'adozione di un programma di formazione quinquennale dei portuali rinnovabile, ad esempio, con l'adeguamento del Fondo Nuove Competenze. L'obiettivo è mantenere questi lavoratori in grado rispondere alle esigenze di acquisizione di nuove competenze in linea con le evoluzioni tecnologiche ed organizzative. Secondo Assiterminal «l'esperienza ora più che ventennale della categoria dei terminal operators deve essere attore protagonista della politica di formazione generale»; 6. A carattere temporaneo, per esempio per un anno, una misura trasversale di contenimento del costo del lavoro per i terminal portuali, attraverso una riduzione non simbolica degli oneri sociali a carico dei datori di lavoro; 7.



Riconoscimento progressivo di alcune mansioni del lavoro portuale nell' alveo delle categorie di lavori usuranti ; 8.
Concludere le analisi avviate dalla cabina di regia di Uirnet per finalizzare analisi PCS nazionali e procedere



Informazioni Marittime

Focus

alla predisposizione di linee guida; 9. Transizione energetica : laddove non vi siano risorse sufficienti si dovranno attivare misure strutturali di fondi o agevolazioni per consentire anche ai privati concessionari di ridurre costi ed emissione, favorendo investimenti inseribili nei PEF funzionali all' equilibrio economico finanziario della concessione; 10. Superare il dualismo Zona economia speciale/Zona logistica speciale e procedere all' istituzione di zone franche intercluse funzionali alle aree portuali e retroportuali dei porti a vocazione commerciali internazionale. Valutare agevolazioni amministrative e fiscali più incisive, nonché la strutturazione della loro governance attraverso la creazione di un' authority ad hoc indipendente, oppure attribuendo funzioni di coordinamento ad un organismo interdipartimentale a livello ministeriale. - credito immagine in alto.

Progetto Unitario Portuale di ANCIP

Dal presidente dell'Associazione Compagnie Imprese Portuali Luca Grilli riceviamo: I temi sollevati dal dottor Matteo Bianchi, e dal nostro consulente, dottor Gaudenzio Parenti, circa le opportunità di investimenti sulla formazione e sul pensionamento anticipato degli operatori logistico portuali, non devono passare in secondo piano ma devono essere punti focali nel dibattito nazionale. Fino ad ora, infatti, abbiamo letto di investimenti del comparto dei trasporti e della logistica solo declinati alle infrastrutture, ma nessun accenno a quelli, imprescindibili, sulle risorse umane. Le stesse che, durante questa crisi pandemica, stanno garantendo con enorme sacrifici la tenuta del sistema logistico evitando il tracollo socio-economico della nostra Nazione. Per questi motivi, come presidente di ANCIP ho ritenuto, di organizzare una riunione iniziale con le altre Associazioni di categoria **Assoporti**, Assiterminal e Assologistica per constatare se vi siano delle unioni di intenti circa questi temi fondamentali e se le stesse poi confluiranno in un progetto unitario da condividere coi Sindacati e poi sottoporre all'attenzione delle Istituzioni per una celere, si spera, approvazione. Ritengo che le nostre Associazioni debbano necessariamente cominciare a ragionare congiuntamente, anche a fronte degli ingenti fondi che saranno messi a disposizione dell'Europa, circa un progetto su scala nazionale che contempra, come già esposto, da un lato la formazione e il potenziamento delle competenze, anche digitali, degli operatori, dall'altra un grande piano di investimenti straordinari per accompagnare e anticipare la quiescenza degli operatori portuali che hanno raggiunto la soglia dei sessant'anni. Come ANCIP abbiamo sempre sostenuto che la competitività del sistema portuale nazionale risiede principalmente nelle performance dei lavoratori dei nostri porti che però sono costantemente esposti ad un duro lavoro che incide sul fisico che si usura più precocemente rispetto ad altri contesti lavorativi. Tale azione, inoltre, consentirà un turnover che avrà degli scenari significativi per le nuove generazioni che saranno protagoniste di un ringiovanimento che renderebbe l'intero sistema logistico portuale ancora più competitivo.

Il presidente ANCIP Luca Grilli * La nota del presidente dell'ANCIP presenta una richiesta non nuova: di considerare il sistema logistico nel suo insieme non solo come una catena di infrastrutture e di servizi, ma anche e specialmente una comunità di lavoratori. Che siano sui porti, sulle gru, sui camion o ai computer, sono donne e uomini che fanno funzionare il Paese: e senza i quali l'economia andrebbe al collasso. Senza sciocche retoriche, questi lavoratori vanno tutelati e aiutati anche quando meritano di andarsene nei giusti tempi e con la giusta retribuzione in pensione.



Espo: serve stabilità traffici container

Gli scali stanno compiendo grandi sforzi per migliorare la pianificazione

Redazione

BRUXELLES Espo sottolinea l'importanza di ripristinare la stabilità del trasporto container. A seguito dello scoppio della pandemia globale all'inizio del 2020 e delle relative ripercussioni economiche con conseguente declino degli scambi di beni di consumo, il settore dei trasporti marittimi di linea ha deciso di mettere le navi fuori dal mercato per ridurre la loro capacità. Durante l'estate, i volumi di traffico container sono tornati a livelli normali e successivamente hanno persino registrato una forte espansione. L'Organizzazione europea dei porti marittimi, sottolinea poi come l'imbalance tra container pieni e vuoti e la riduzione della capacità nel trasporto marittimo di linea hanno pesato gravemente sui caricatori e sugli spedizionieri. L'affidabilità delle schedule è ulteriormente diminuita; ritardi e prenotazioni rifiutate stanno causando molta insoddisfazione tra i proprietari di merci, gli utenti finali e le imprese colpite, che bussano anche alla porta degli scali marittimi per lamentarsi, cercando il responsabile di questa situazione. Nell'ultimo anno, i porti europei hanno compiuto grossi sforzi per rimanere aperti. Durante tutta la pandemia, sono stati sempre operativi e hanno svolto un ruolo fondamentale nel mantenere attive le catene di approvvigionamento e nel facilitare gli scambi commerciali, anche nelle circostanze più difficili. Nel tentativo di migliorare l'attuale situazione, Espo invita tutte le parti interessate del settore marittimo a tenere presente il ruolo strategico del commercio marittimo e dei porti e a fare tutto il possibile per aumentarne la stabilità con un'operatività prevedibile e stabile, ma anche ripristinando l'affidabilità e la fluidità degli scambi. Come motori di ripresa, i porti europei ritengono che nessun proprietario di merci debba essere lasciato indietro. Infine, Espo evidenzia l'importanza generale dell'affidabilità nella supply chain. I porti europei stanno compiendo grandi sforzi per migliorare la pianificazione portuale, ma qualsiasi pianificazione è in ritardo o rientra nella prevedibilità degli arrivi e delle partenze di navi e merci nei porti.



Il Recovery Fund punta sulla logistica

Digitalizzazione, connettività e sostenibilità. Sono queste, per Fedespediti, le priorità strategiche per il Paese da inserire nel programma di spesa che l'Italia deve presentare all'Europa per accedere al Recovery Fund. Priorità di cui la Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali aveva già parlato il 5 agosto e che ritrova nel testo approvato in Parlamento e "che ci auguriamo venga approvato in tempi rapidi". Per la presidente di Fedespediti e vice presidente di Confetra, Silvia Moretto: 'Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza punta sulla logistica, investendo quasi il 15% delle risorse in un settore che si è finalmente dimostrato essere essenziale per la tenuta economica e sociale del Paese in quest'anno pandemico. Questo è sicuramente un dato positivo, frutto di un lavoro nel merito dei contenuti portato avanti senza risparmio di energie dalla nostra Federazione tra le mille difficoltà della pandemia e di un efficace e costruttivo dialogo con il MIT portato avanti da Confetra. Dialogo che non si è mai interrotto, neanche ora'. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui la Federazione è impegnata da tempo. "Perché il PNRR diventi acceleratore di cambiamento, tuttavia, tali temi devono trovare al più presto piena realizzazione, non solo lato imprese, ma anche lato pubblica amministrazione. Speriamo che, tra le proposte per la semplificazione normativa del settore logistico sostenute a gran voce da CONFETRA, venga presto approvata la riforma del contratto di spedizione e si dia attuazione alla riforma della pubblica amministrazione, anche e soprattutto in chiave digitale'. Sulla questione è intervenuto anche il n.2 di Fedespediti, Alessandro Pitto: "Il lockdown ci ha dimostrato che questo è possibile e in tempi brevi, ora dobbiamo usare i fondi europei per pianificare e dotarci di competenze, strumenti e reti adeguati. Faccio particolare riferimento ad alcuni obiettivi inseriti nel PNRR che ci stanno particolarmente a cuore: banda larga e 5G in porti e aeroporti, piena integrazione e messa in funzione dello Sportello Unico Doganale con un apposito portale che garantisca l'interoperabilità delle banche dati nazionali e il coordinamento da parte delle Dogane, il dialogo e la compatibilità dei port community system (PCS) delle singole Autorità di Sistema Portuale tra loro e con la piattaforma strategica nazionale di UIRNET e adozione della CMR elettronica. L'obiettivo è la standardizzazione, la modularità delle procedure e l'industrializzazione della catena del trasporto tra nodi logistici per garantire alla logistica una gestione 'just in sequence' di tempi e spazi a servizio della merce'.

di Redazione

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » 


The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo' and social media icons. Below that is the PORT NEWS logo and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settenzionale'. The main content area features a large image of a woman (Silvia Moretto) with her arms crossed. Below the image is the article title 'Il Recovery Fund punta sulla logistica' and the byline 'di Redazione'. To the right of the article is a sidebar with a search bar and a list of categories: Ambiente, Autorità Portuali, Canisteristica navale, Crociere, Container, Coronavirus, Infrastrutture, Innovazione tecnologica, Lavoro portuale, Logistica Portuale, Piombino, Riforma portuale, Shipping, and Traffici.

FEDESPEDI: Recovery Fund punta su logistica. Digitalizzazione, connettività e sostenibilità

Il Presidente Silvia Moretto: "Gli obiettivi del PNRR diventino progetti concreti, con costi e tempi di realizzazione. Noi pronti a dare al MIT il nostro contributo attivo insieme a Confetra. Il Piano è un' occasione imperdibile per premere sull' acceleratore del cambiamento, per le imprese come per la PA" Era il 5 agosto quando Fedespedi (Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali) indicava digitalizzazione, connettività e sostenibilità quali priorità strategiche per il Paese da inserire nel programma di spesa che l' Italia deve presentare all' Europa per accedere al Recovery Fund . " Quelle stesse priorità le ritroviamo oggi nel testo approvato in parlamento e che ci auguriamo venga approvato in tempi rapidi " afferma oggi Silvia Moretto, Presidente di Fedespedi e Vicepresidente di Confetra: " Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza punta sulla logistica , investendo quasi il 15% delle risorse in un settore che si è finalmente dimostrato essere essenziale per la tenuta economica e sociale del Paese in quest' anno pandemico. Questo è sicuramente un dato positivo, frutto di un lavoro nel merito dei contenuti portato avanti senza risparmio di energie dalla nostra Federazione tra le mille difficoltà della pandemia e di un efficace e costruttivo dialogo con il MIT portato avanti da Confetra . Dialogo che non si è mai interrotto, neanche ora". Aggiunge il Presidente Moretto " Il Recovery Fund ci chiede di essere concreti e portare avanti istanze che possano giovare alle imprese di spedizioni e a tutti i comparti della catena logistica con ricadute positive per il Paese, in termini di PIL (la logistica ne vale il 9%) e di occupazione . Sappiamo, inoltre, che la logistica è il motore del principale punto di forza della nostra intera economia, l' import-export. I temi della digitalizzazione, connettività e sostenibilità sono i dossier su cui siamo impegnati da tempo, coerenti con le aree di intervento tracciate dalla Commissione Europea e che promuoviamo da anni insieme alla nostra Confederazione Confetra. Perché il PNRR diventi acceleratore di cambiamento, tuttavia, tali temi devono trovare al più presto piena realizzazione, non solo lato imprese, ma anche lato pubblica amministrazione. Speriamo che, tra le proposte per la semplificazione normativa del settore logistico sostenute a gran voce da CONFETRA, venga presto approvata la riforma del contratto di spedizione e si dia attuazione alla riforma della pubblica amministrazione, anche e soprattutto in chiave digitale ". " La digitalizzazione è la grande sfida che il Covid-19 ha reso ancora più vicina" concorda Alessandro Pitto, Vicepresidente di Fedespedi con delega a IT & Digital Innovation " Dematerializzare documenti e processi deve diventare la prassi . Il lockdown ci ha dimostrato che questo è possibile e in tempi brevi, ora dobbiamo usare i fondi europei per pianificare e dotarci di competenze, strumenti e reti adeguati. Faccio particolare riferimento ad alcuni obiettivi inseriti nel PNRR che ci stanno particolarmente a cuore: banda larga e 5G in porti e aeroporti , piena integrazione e messa in funzione dello Sportello Unico Doganale con un apposito portale che garantisca l' interoperabilità delle banche dati nazionali e il coordinamento da parte delle Dogane , il dialogo e la compatibilità dei port community system (PCS) delle singole Autorità di Sistema Portuale tra loro e con la piattaforma strategica nazionale di UIRNET e adozione della CMR elettronica . L' obiettivo è la standardizzazione, la modularità delle procedure e l' industrializzazione della catena del trasporto tra nodi logistici per garantire alla logistica una gestione 'just in sequence' di tempi e spazi a servizio della merce".



Mattioli: Nessuna misura di sostegno per il trasporto marittimo

Roma Le sei missioni in cui si articolerà il PNRR rappresentano sfide ambiziose per il nostro Paese e un'importante occasione di crescita e sviluppo. In particolare, digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo, transizione ecologica, infrastrutture e mobilità, istruzione e formazione, ricerca e cultura, per avere successo devono necessariamente prevedere specifiche azioni mirate al trasporto marittimo nel suo complesso. Lo ha affermato, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, nel corso dell'audizione di oggi di fronte alla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, nell'ambito dell'esame in sede consultiva della proposta di PNRR Recovery Plan. Purtroppo ha aggiunto il presidente le dichiarazioni d'intenti del PNRR non trovano riscontro in azioni concrete, per quanto attiene al trasporto marittimo, al quale, sebbene rappresenti uno dei settori più rilevanti per la transizione ecologica e sia notoriamente capital intensive, non vengono dedicate misure di sostegno. Gli unici interventi concreti per il settore marittimo contenuti nel PNRR riguardano il TPL e la portualità che, seppur importanti segmenti del comparto marittimo, rappresentano solo una parte del sistema. Inoltre ha aggiunto Mattioli c'è il rischio concreto che per alcuni settori gli effetti auspicati del Piano si manifesteranno troppo tardi in quanto per le diverse misure di primo sostegno previste dalla manovra straordinaria adottata nel corso del 2020 mancano ancora i decreti attuativi relativi all'estensione degli sgravi contributivi alle navi iscritte nel primo registro navale e al fondo per il ristoro delle perdite sofferte dalle navi passeggeri. È necessario ha concluso il presidente dare urgente attuazione ai provvedimenti già adottati nonché prevedere azioni di sostegno economico a ristoro delle ingenti perdite che altri settori, in primis il comparto cisterniero, stanno subendo a causa del devastante calo della domanda. Dato che la sfida della decarbonizzazione interessa tutto il trasporto, sia pubblico che privato, occorre definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di sviluppo/rinnovamento ed adeguamento della flotta di bandiera, coinvolgendo la cantieristica italiana maggiore, già leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore, ed anche quella minore in crisi da anni, individuando strumenti finanziari necessari anche attraverso il coinvolgimento di Cassa Depositi e Prestiti e del settore privato. Inoltre, occorre attuare una strategia che garantisca l'identificazione di solide filiere di approvvigionamento che consentano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL. In questo senso è cruciale l'introduzione di meccanismi che stimolino la domanda di tali prodotti.



Trasporto green, Messina: Sbloccare subito i fondi per il rinnovo delle flotte

Roma Nella versione definitiva del Piano è stata totalmente cancellata la posta di due miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte impegnate nelle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori, mentre sono rimasti i finanziamenti per il Piano Nazionale del cold-ironing, ovvero la cosiddetta elettrificazione delle banchine. E' quanto ha dichiarato Stefano Messina, nel corso dell'audizione organizzata dalla IX Commissione (Trasporti) della Camera sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Messina ha sottolineato che per raggiungere gli obiettivi di una rivoluzione verde e di una transizione energetica, come richiesto esplicitamente dal progetto Next Generation EU, servono interventi decisi per favorire il rinnovo delle flotte impegnate nel trasporto marittimo di merci e passeggeri. Nella sua stesura attuale ha rilevato inoltre il presidente di Assarmatori il Piano prevede che una parte rilevante delle risorse disponibili siano destinate all'elettrificazione di ben 41 porti, di cui 39 della rete TEN-T (circa 950 milioni di euro). Ma a prescindere dalla constatazione che le risorse messe in campo per l'infrastrutturazione dei porti potrebbero essere insufficienti per portare a termine un programma così ambizioso, noi riteniamo che la transizione energetica delle flotte (misura ritenuta ammissibile da parte della EU) debba essere comunque rimessa al centro del programma. Se si vuole parlare di cold-ironing ha concluso Messina è necessario, da una parte, finanziare solo iniziative in porti con linee regolari di traghetto che si trovino in località ad alta intensità di popolazione e movimento passeggeri, solo così si potrà attuare una politica virtuosa di protezione dell'ambiente. Dall'altra dovranno essere sostenuti contemporaneamente gli interventi nei porti e sulle navi, legando eventualmente il finanziamento di queste ultime al mantenimento della linea con il porto o con i porti interessati.



La logistica del vaccino: opportunità di business per la filiera del freddo

Il 18 febbraio evenT presenterà ZEROGRADI - Il vaccino arriva con il freddo.

Il 2020 sarà ricordato come l' anno della pandemia . Ad alcuni è sembrato di

vivere alcune scene di Cassandra Crossing (ndr. film del 1976.) le strade

deserte, i market presi d'assalto, le fabbriche ferme o quasi, la metro vuota, le

Chiese chiuse, le serrande dei negozi abbassate. Il titolo del film, riferendosi

al ponte polacco, meta finale della vicenda, richiama nel titolo il nome

dell'antica principessa Cassandra figlia di Priamo, re di Troia; il dio Apollo,

che si era innamorato perdutamente di lei, le fece dono della preveggenza; la

giovane principessa troiana però rifiutò la proposta amorosa di Apollo che,

per tutta risposta, si vendicò condannandola a predire eventi di terribile

portata senza essere mai creduta. (ndr di Cassandra si parla nell'Iliade,

Omero la descrive mentre predice, derisa dai propri concittadini, la distruzione

della città di Troia). Il rapporto dell'Istituto di Statistica sulle imprese a fronte

del Covid-19 ci riporta alla triste realtà dei numeri. Tra giugno e ottobre dello

scorso anno oltre due terzi delle imprese italiane (il 68,4% del totale) hanno

subito riduzioni di fatturato rispetto allo stesso periodo del 2019. Il 32,4%

(con il 21,1% di occupati) ha evidenziato rischi operativi e di sostenibilità della propria attività e il 37,5% ha richiesto il

sostegno pubblico per liquidità e credito. Dal report Istat emerge inoltre che circa 73 mila imprese, che pesano per il

4% dell'occupazione, hanno dichiarato di essere chiuse: 55 mila prevedono di riaprire e 17 mila resteranno inattive.

Una nota positiva perviene dal commercio on line . Nel periodo pandemico, che tuttora perdura, l'e-commerce è stato

un importantissimo driver per la logistica. I nuovi consumatori online in Italia, sono cresciuti sino a 2 milioni 1,3 milioni

dei quali, secondo le stime di Netcomm, da attribuire al lockdown. LA LOGISTICA DEL VACCINO La logistica

rappresenta un settore strategico per l'economia del Paese: quasi 100 mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi

di fatturato nel 2019, il 9% del Pil nazionale. Logistica fattore fondamentale anche della campagna vaccinale. Sulla

pagina del governo info.vaccinocovid.gov.it è pubblicato Il Piano strategico che dedica alla Logistica,

approvvigionamento, stoccaggio e trasporto una pagina. Nella prospettiva apicale si precisa che gli aspetti relativi alla

logistica e alla catena di approvvigionamento (supply chain), stoccaggio e trasporto dei vaccini saranno di

competenza del Commissario Straordinario e in merito alla parte operativa, per i vaccini che necessitano di catena

del freddo standard (tra i 2° e gli 8°) si adatterà un modello di distribuzione hub and spoke, con 1 sito nazionale di

stoccaggio e una serie di siti territoriali di secondo livello. Per quanto riguarda invece i vaccini che necessitano di

catena del freddo estrema, questi verranno consegnati direttamente dall'azienda produttrice presso 300 punti

vaccinali, che sono stati condivisi con le Regioni e le Province Autonome . Infine si precisa che la distribuzione dei

vaccini , in particolare relativi alla catena del freddo standard, avverrà con il coinvolgimento delle forze armate che, in

accordo con il Commissario Straordinario, stanno già pianificando vettori, modalità e logistica. La prima fase è

iniziata il 27 dicembre 2020 in tutta Europa. Le 9.750 dosi del vaccino Pfizer italiane sono arrivate all'ospedale

Spallanzani di Roma, adibito ad hub per poi essere smistate dalle Forze Armate nel Paese. Per le regioni più distanti i

vaccini sono stati stoccati nell'hub centrale di Pratica di Mare e da qui caricate su elicotteri o aerei per raggiungere i

primi 21 siti nazionali. Una logistica complicata e farraginoso. Cerchiamo di circoscrivere l'ampiezza del fenomeno.

Vaccinare i 2/3 della popolazione italiana, circa 40 milioni di persone, significa dover prevedere la distribuzione di

almeno 70 milioni di dosi. (Il vaccino prodotto dalla Pfizer deve essere somministrato in due sessioni, mentre altri





Transportonline

Focus

farmaceutica americana ha affidato il trasporto primario ad un trasportatore di propria fiducia che gestirà l'autotrasporto dei vaccini dallo stabilimento belga verso varie piattaforme di distribuzione e aeroporti di tutta Europa. In Italia i farmaci giungeranno nei 294 punti di somministrazione indicati dalle regioni al commissario per l'emergenza Domenico Arcuri, che non sempre coincidono con il luogo della inoculazione del farmaco. La distribuzione del vaccino genera tre diverse catene logistiche verso tre grandi categorie di utenti: le RSA, gli ospedali ed i privati (quest'ultimi comprendono anche le persone allettate). Nessuno ne parla, come se fosse un tema marginale, invece rappresenta il cuore del piano vaccinazioni. Dove sarà erogato il vaccino? Quali procedure, quali processi operativi e da chi sarà gestita la macchina organizzativa? Quali i sistemi di sicurezza passiva presso i siti di stoccaggio del farmaco? Come è monitorata la catena del freddo? È necessario inoltre definire format e standard di ogni centro: i tempi l'accoglienza, il periodo di osservazione e la parte amministrativa. In quante settimane, mesi si deve concludere l'operazione vaccinale? Quante ore al giorno è attivo il centro vaccinale? Per quanti giorni alla settimana? Come vengono avvisati i cittadini? Ipotizzando di voler completare il piano in 10 mesi significa distribuire 350.000 dosi per 200 giorni, che vanno ovviamente integrati da cerotti, siringhe, aghi e materiale sanitario di corredo. La tragedia della pandemia può essere superata solo da una organizzazione rigorosa e trasparente accompagnata da una informazione puntuale, senza dimenticare che alla domanda se il vaccino è per sempre o deve essere replicato ogni 6 / 12 mesi, ad oggi non si hanno risposte. Il Piano vaccinazioni, nelle varie articolazioni, verrà analizzato nel corso dell'incontro del 18 febbraio p.v. dagli studi Tv di evenT in diretta streaming su tutti i canali digitali e social. All'incontro hanno confermato la loro presenza, Domenico Andreoli (Direttore Marketing Mercedes-Benz Trucks Italia), Mauro Bonaretti (Consigliere del Commissario Straordinario per l'emergenza Covid), Gianni Cramarossa (Industry Manager per la Logistica, Certiquality), Mila De Iure (Direttore Generale ASSORAM), Emanuele Mura (Managing Director Chigiato Trasporti), Sandro Pietramala (QHSE & Logistics Manager Savino Del Bene S.p.A.), Paolo Uggè (Presidente Conftrasporto), Paolo Volta (Consulente di logistica, Logistico dell'anno 2019 e Coordinatore didattico evenT). È noto che in una situazione di opacità il dubbio trova terreno fertile: La logistica del vaccino è un servizio sociale o un business?

Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE

ECONOMICADELIBERA 26 novembre 2020 Accordi di legalità'.
Aggiornamento dei protocolli-tipo adottati con la delibera CIPE n. 62/2015.
(Delibera n. 62/2020).

Publicato nella [GU Serie Generale n.23 del 29-01-2021](#)

EUROPA

Nulla da segnalare

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Continuità territoriale marittima: Linea Civitavecchia\Olbia

Gli operatori economici hanno tempo fino al 25 febbraio 2021 per presentare le manifestazioni di interesse

26 gennaio - Con decreto ministeriale n. 23 del 21 gennaio 2021, ai sensi della misura 2.6 della Delibera ART n. 22/2019 è stato approvato l'avvio della procedura 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. Con il medesimo decreto, è stato, altresì, approvato l'Avviso per la manifestazione di interesse ed i relativi Allegati qui pubblicati. Gli operatori economici interessati hanno tempo fino alle ore 13.00 del giorno 25 febbraio 2021 per presentare le manifestazioni di interesse.

Consulta gli [allegati](#)

Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del Covid-19 Pubblicato il Volume 2 a cura della Struttura Tecnica di Missione del Mit

26 gennaio - La Struttura Tecnica di Missione sulla base dei dati di traffico che i principali operatori multimodali nazionali e le Direzioni Generali del MIT stanno fornendo nel corso dell'emergenza sanitaria del COVID-19, ha predisposto il secondo numero del report Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19. Obiettivo della pubblicazione è comprendere e quindi anticipare le conseguenze della crisi pandemica sul settore dei trasporti, al fine di monitorare l'evoluzione, le tendenze e le esigenze del settore dei trasporti e della logistica italiana, ma anche per meglio pianificare, programmare e gestire gli investimenti nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto. In particolare, il presente documento riporta i dati e le considerazioni per l'intero anno 2020, a completamento di quanto avviato con il Volume 1 (periodo gennaio-luglio).

Consulta il [volume](#)

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE



Nulla da segnalare

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Conclusa la prima fase della riqualificazione del lungomare di Calata Trinitari a su Siccu

29 gennaio - 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



Notiziario Assoporti

Focus

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, restituirò in tutta la sua bellezza alla cittadinanza.

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

29 gennaio - [Digitalizzazione delle procedure doganali nel Porto di Trieste](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Al via il bando di gara servizio di rimorchio Savona

29 gennaio - Nei prossimi giorni sarà pubblicato il bando di gara, a rilevanza europea, per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di Savona e Vado Ligure. Lo ha annunciato la Capitaneria di Porto di Savona, che dopo un lungo e complesso iter istruttorio, iniziato nell'anno 2019, ha finalizzato la documentazione tecnico-amministrativa necessaria alla pubblicazione del bando. Le società interessate a partecipare potranno trovare la documentazione 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 e-Procurement dell'**AdSP** 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 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 e la pandemia ha reso necessaria l'adozione di nuove modalità lavorative, atte a garantire il rispetto dei protocolli di sicurezza e delle norme sanitarie in vigore. 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, per questo la Capitaneria di Porto di Savona, ha considerato un servizio di rimorchio capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali e articolato sulla massima flessibilità d'impiego delle risorse per assicurare il ciclo commerciale di entrambi i porti in simultanea.

Per maggiori informazioni, [scarica il comunicato stampa](#)

Dibattito Pubblico diga foranea. Approfondimento aspetti ambientali

28 gennaio - Venerdì 29 gennaio, dalle ore 17 alle 19, si svolge il quarto e ultimo incontro pubblico dedicato alla realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova L'incontro ha l'obiettivo di presentare e discutere gli impatti ambientali e gli interventi di sostenibilità legati alla realizzazione dell'opera.

[adsp.](#)



Notiziario Assoport

Focus

pdf>>> Scarica la presentazione Le strategie e le politiche di sostenibilità ambientale di **AdSP** del Mar Ligure Occidentale

>> [Scarica la presentazione Gli impatti ambientali del nuovo sistema di accessibilità portuale](#)

L'incontro ha l'obiettivo di presentare e discutere gli impatti ambientali e gli interventi di sostenibilità legati alla realizzazione dell'opera. Dopo tre settimane di partecipata consultazione con la cittadinanza di Genova e con gli stakeholder del cluster marittimo, sono state raccolte numerose domande e considerazioni che hanno animato il dibattito sulla realizzazione dell'opera. È possibile inviare le proprie domande e osservazioni fino al 4 febbraio tramite il sito www.dpdigaforanea.it oppure all'indirizzo: info@dpdigaforanea.it

Per approfondimenti clicca [qui](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Ripresa delle crociere, Musolino: Dal Porto di Roma importante segnale anche per la sicurezza della salute dei passeggeri

25 gennaio Oltre 600 passeggeri complessivi, di cui circa 90 imbarcati a Civitavecchia, con una escursione in città nella bolla di sicurezza anti-Covid. Sono i numeri per la prima crociera del 2021 di Msc Grandiosa, oggi in porto, con cui il settore prova a ripartire. La nave è ormeggiata alla banchina 25, dove il presidente dell'**Adsp** Pino Musolino ha incontrato il consigliere di amministrazione di Rct Franco Ronzi, insieme al direttore generale John Portelli. L'organizzazione dei controlli e dei servizi a terra commenta Musolino è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. E' uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal ed alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. E' un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il Porto di Roma, ma più in generale per tutta la portualità e direi per l'economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare. Noi conclude Musolino - siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Il ringraziamento del MIT alla logistica e ai trasporti, la campagna di comunicazione sulle reti Rai

30 gennaio - In onda da oggi uno spot tv e radio sulle reti Rai nazionali e locali e sui canali social del MIT

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/il-ringraziamento-del-mit-alla-logistica-e-ai-trasporti-la-campagna-di>

Assoport sottoscrive la Carta di Padova

27 gennaio - Si tratta di un accordo del cluster marittimo portuale per una logistica sostenibile ed efficiente

Leggi tutto al link: <http://www.assoporti.it/it/associazione/accordi/sottoscritta-la-carta-di-padova-con-le-altre-associazioni-del-cluster/>

25 gennaio - [Tea - Trasportatori Eccezionali Associati: ottiene autorizzazione a itinerario alternativo dal porto di Ravenna](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Porto di Brindisi: martedì 2 febbraio alle ore 11.00, cerimonia di inaugurazione del cantiere consorzio cantieri riuniti del mediterraneo.

29 gennaio - 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



Notiziario Assoporti

Focus

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.

Porto di Brindisi: nell'anno più nero il sistema ha retto bene. In aumento, rispetto al 2019, il traffico dei rotabili. Nel traffico merci, flessione contenuta rispetto alla media nazionale.

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

elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

Progetto Themis, al via i webinar su La dimensione turistica delle ZES Patroni



Notiziario Assoport

Focus

Griffi: Le ZES sono occasione di sviluppo e crescita per il territorio

27 gennaio - 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 istituende Zone franche doganali. Queste le date: 3 febbraio Bari (dalle 10 alle 12), Brindisi (dalle 15 alle 17), 4 febbraio Manfredonia (dalle 10 alle 12), 5 febbraio Barletta (dalle 15 alle 17), Monopoli (dalle 10 alle 12). Lo sviluppo della ZES sottolinea Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ricadute dirette sull'economia dell'accoglienza e della ristorazione, sia per tutto il settore del business incoming e quindi del personale, dei dirigenti, coinvolti dagli insediamenti industriali, sia per quanto attiene, soprattutto, il settore della logistica. Quest'ultima, specialmente per quanto riguarda l'intermodalità, penso allo scambio che può essere mare-mare, mare-gomma, gomma-mare, gomma-mare-terra e via dicendo, ha bisogno di infrastrutture adeguate per tutto il personale coinvolto, pensiamo agli autisti dei tir. Non a caso le regioni più avanzate nel piano della mobilità e della logistica hanno previsto la trasformazione di infrastrutture non più utilizzate a fini industriali, come infrastrutture volte all'accoglienza e al soddisfacimento dei bisogni in termini di alloggio e di ristoro degli operatori della logistica. Si tratta di una ricaduta diretta che rappresenterebbe una occasione di sviluppo e crescita per l'intero territorio. La disciplina delle ZES spiega Francesco Scialpi, relatore dei webinar e consulente ZES per la Regione Puglia riguarda vari settori e si inserisce nel complessivo sforzo operato dal nostro Paese di superare i ritardi e le inefficienze del sistema portuale e logistico italiano, di agevolare la crescita dei traffici, delle merci e delle persone nonché di promuovere l'intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, le cui funzioni, rispetto al passato, risultano, anche nella prospettiva di un più ampio recupero del rapporto porto-città, profondamente modificate. In questo senso, il settore turistico da cui ci si aspetta un effetto rimbalzo, legato all'ampia diffusione dei vaccini può rappresentare l'anello di congiunzione per il completamento della supply-chain, per la creazione di nuove catene di valore e per il consolidamento di un ambiente business-friendly in cui trovare opportunità di crescita e di investimento.

Per chi intende partecipare è possibile registrarsi al seguente link:

<https://themis.adspmam.it/it/webinar/>

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Nulla da segnalare

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

28 gennaio - [Restrizioni di viaggio: il Consiglio riesamina l'elenco dei paesi terzi per i quali gli Stati membri dovrebbero revocare gradualmente le restrizioni dei viaggi non essenziali](#)

25 gennaio - [Golfo di Guinea: conclusioni del Consiglio concernenti l'avvio del caso pilota relativo al concetto delle presenze marittime coordinate](#)

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

28 gennaio - In the context of the exponential growth of COVID-19, the EP President has announced a number of measures to contain the spread of epidemic and to safeguard Parliament's core activities. The current precautionary measures adopted by the EP to contain the spread of COVID-19 do not affect work on legislative priorities. Core activities are reduced, but maintained to ensure that EP's legislative, budgetary, scrutiny functions are maintained. Meetings will be with remote participation for Members. Other participants can follow



Notiziario Assoporti

Focus

the meeting through webstreaming.

Thus, next TRAN meeting will take place on 24 - 25 February 2021.

[TRAN committee meetings 2021](#) (PDF - 57 KB)

[TRAN work in progress \(situation 28.01.2021\)](#) (PDF - 185 KB)

[TRAN Coordinators](#) (PDF - 140 KB)

[Tourism Task Force - composition](#) (PDF - 16 KB)

[TRAN latest news](#)

[TRAN studies and publications](#)

[Press Room](#)

[Fact Sheets on the European Union](#)

26 gennaio - [Priorities of the Portuguese Presidency](#)

26 gennaio - [Exchange of views with the Transport Community](#)

26 gennaio - [Presentation by Commissioner Vlean of the Sustainable and Smart Mobility Strategy](#)

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

26 gennaio - [First BlueInvest fund agreements secure EUR 45 million for the blue economy](#)

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

25 gennaio - [Coronavirus: la Commissione propone misure di sicurezza supplementari per i viaggi da paesi terzi e criteri aggiornati per l'applicazione della restrizione dei viaggi](#)

25 gennaio - [Coronavirus: La Commissione propone di aggiornare l'approccio coordinato alla limitazione della libertà di circolazione](#)

REGIONI

PNRR: Audizione di rappresentanti della Conferenza delle Regioni

29 gennaio - Il PNRR è un'opportunità ed è una sfida importante sulla quale non è più rimandabile un confronto serio e definitivo con il sistema delle Regioni italiane, lo ha detto Donatella Tesei (presidente Regione Umbria), coordinatrice della Commissione Affari europei della Conferenza delle Regioni, nel corso di un'audizione di fronte alla V commissione della Camera dei Deputati, a cui hanno partecipato anche l'assessore della Regione Lombardia Davide Caparini (coordinatore della Commissione Affari Finanziari della Conferenza delle Regioni) e il Vicepresidente della Regione Campania, Fulvio Bonavita (coordinatore della Commissione Infrastrutture della Conferenza delle Regioni).

Esaminando il documento del PNRR - ha spiegato la Presidente dell'Umbria - per il sistema delle Regioni ci sono alcune questioni fondamentali da affrontare. La prima riguarda il ruolo delle Regioni che hanno competenze costituzionali su molti settori dove il PNRR interviene. Le Regioni si sono proposte come soggetto catalizzatore per realizzare sul territorio gli investimenti nell'ambito delle priorità condivise fra i livelli istituzionali, ma non abbiamo mai avuto risposte. Serve un percorso condiviso per evitare effetti spiazzamento' con le Politiche di Coesione 2021-2027. Anche su questo le nostre proposte sono sul tavolo da settembre, ma non abbiamo mai avuto interlocuzioni

istituzionali.

La seconda riguarda il metodo di lavoro, la governance e l'attuazione del PNRR. Nel prendere atto dei contenuti del PNRR, rileviamo che le idee e le proposte che le Regioni hanno inviato in questi mesi si ritrovano solo in parte nel testo. Ora c'è da capire la messa a terra del programma in progetti specifici. Le Regioni ricordano ancora una volta che quando cominceremo a confrontarci bisognerà inevitabilmente considerare prima di tutto la dimensione territoriale, cioè l'allocatione degli interventi e delle risorse: e non solo tra nord, centro e sud del Paese, ma anche tra aree metropolitane, città medie, aree rurali ed aree interne; perché questo Paese si salva tutto insieme, con le sue peculiarità e specificità.

Proprio la Governance ha sottolineato coordinatrice della Commissione Affari europei della Conferenza delle Regioni - è il presupposto per la messa a terra del PNRR e ne determinerà il successo o il fallimento.

La terza questione riguarda il fatto che il pacchetto delle risorse del Recovery Fund va considerato in modo integrato e sinergico con le risorse di React EU e della politica di coesione 2021-2027. Serve ha proseguito Donatella Tesi - una visione comune. Fino ad oggi, lo abbiamo chiesto più volte, ma non abbiamo avuto alcuna risposta. Leggendo le tabelle del PNRR, l'utilizzo di React EU sembra sia stato già deciso, senza prevederne un'allocatione nella programmazione regionale. Le Risorse del REACT EU sono un supporto per favorire la ripartenza e dovrebbero essere utilizzate



Notiziario Assoporti

Focus

anche dalle Regioni, perché, non necessitando del cofinanziamento nazionale non appesantiscono i bilanci con il cofinanziamento. Sulla Programmazione 2021-2027 si è svolta una prima interlocuzione con il Ministro Provenzano, ma senza discutere la complementarietà tra PNRR e programmazione 2021-2027 e il tema del cofinanziamento a carico dei bilanci regionali, già prosciugati dall'emergenza pandemica. Occorre affrontare queste partite congiuntamente, e prevedere meccanismi in cui un maggiore sforzo finanziario sia preso in carico dal Governo.

Quarta ed ultima questione: l'attuazione degli strumenti richiede riforme, perché arriveranno molte risorse europee da spendere in pochi anni. Senza snellire i procedimenti e semplificare le norme sarà difficilissimo riuscirci. Negli incontri abbiamo già accennato alla necessità di una riforma del codice degli appalti e delle norme in materia di autorizzazioni, di una semplificazione delle procedure di spesa, di un Piano di rafforzamento amministrativo nazionale che preveda un'immissione di forze fresche, di un Fondo rotativo per la progettazione, perché solo una progettazione anticipata e seria permette di mettere a terra con celerità gli interventi.

Tutti temi su cui è necessario fare chiarezza. Temi su cui si gioca il presente ed il futuro del Paese, il benessere e le speranze della nostra e delle generazioni future. Il PNRR, come le altre risorse che arriveranno dall'Europa, sono la benzina per alimentare il motore della nostra ripartenza. Le Regioni hanno concluso la Presidente dell'Umbria - ci sono, sono pronte alla sfida per rilanciare l'Italia e renderla capace di spendere le risorse europee.

Conferenza Stato-Regioni

28 gennaio - La Conferenza Stato-Regioni, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Boccia, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati:

Approvazione dei report e dei verbali delle sedute del 21 e del 25 gennaio 2021 1. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, concernente i termini e le modalità di presentazione delle domande per l'accesso ai mutui da parte dei Consorzi di bonifica, ai sensi dell'articolo 225, comma 5, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

PARERE RESO

2. Informativa, ai sensi dell'articolo 5, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 luglio 2014, sul Piano triennale 2020-2022 dell'Agenzia per la coesione territoriale.

INFORMATIVA RESA

3. Intesa, ai sensi dell'articolo 5bis del decreto legislativo n. 502/1992, come introdotto dal decreto legislativo n. 229/1999, sulla proposta del Ministero della salute, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, di Accordo di programma Addendum Stralcio con la Regione Siciliana relativo al Programma straordinario di investimenti in sanità ex articolo 20, legge n. 67/1988.

SANCITA INTESA

4. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2017/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 maggio 2017, sul mercurio.

RINVIO

5. Acquisizione della designazione, in sostituzione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, del rappresentante delle Regioni e delle Province autonome, in seno al Comitato tecnico sanitario presso il Ministero della salute, di cui al Decreto del Ministro della salute 26 settembre 2018.

DESIGNAZIONE ACQUISITA

6. Designazione, in sostituzione, ai sensi dell'articolo 12, comma 2, della legge 21 ottobre 2005, n. 219, di un responsabile delle strutture di coordinamento intraregionale e interregionale in seno al Comitato direttivo del Centro nazionale sangue.

DESIGNAZIONE ACQUISITA

7. Designazione, ai sensi dell'articolo 59, comma 1, lett. d), del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, di due rappresentanti della Conferenza Stato-Regioni in seno al Consiglio nazionale del Terzo settore.

DESIGNAZIONI ACQUISITE

8. Approvazione, ai sensi delle Intese Rep Atti 236/CSR del 23 dicembre 2015, Rep. Atti 64/CSR del 14 aprile 2016, Rep Atti 182/CSR del 26 ottobre 2017 e Rep Atti n. 149/CSR del 1° agosto 2018, delle relazioni riguardanti l'attività svolta nel primo triennio del Programma mattone Internazionale salute ProMIS (anni 2016-2019).

APPROVATE

9. Intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto recante integrazioni al Decreto Ministeriale 12 luglio 2019 n. 7442, in materia di riconoscimento e controllo delle organizzazioni di produttori del settore dell'olio di oliva e delle olive da tavola e loro associazioni.

SANCITA INTESA

Conferenza Unificata

28 gennaio - La Conferenza Unificata, presieduta



Notiziario Assoporti

Focus

dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Boccia, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati: Approvazione dei report e dei verbali delle sedute del 21 e del 25 gennaio 2021

APPROVATI

1. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, della legge 6 ottobre 2017, n. 158, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri concernente la definizione dell'elenco dei piccoli Comuni rientranti nelle tipologie di cui all'articolo 1, comma 2, della medesima legge n. 158 del 2017.

SANCITA INTESA

Conferenza Stato-Regioni

25 gennaio - La Conferenza Stato-Regioni, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Boccia, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati:

1. Intesa, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Misure in materia di rapporti di rappresentanza degli atleti e delle società sportive e di accesso ed esercizio della professione di agente sportivo.

SANCITA INTESA

2. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 3, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Semplificazione di adempimenti relativi agli organismi sportivi.

SANCITA INTESA

3. Intesa, ai sensi dell'articolo 5, comma 2, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Riordino e riforma delle disposizioni in materia di enti sportivi professionistici e dilettantistici nonché di lavoro sportivo.

SANCITA INTESA

4. Accordo, ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, sul documento Piano strategico operativo nazionale di preparazione e risposta a una pandemia influenzale (PanFlu 2021 2023).

SANCITO ACCORDO

Conferenza Unificata

25 gennaio - La Conferenza Unificata, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Boccia, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati: 1. Intesa, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Misure in materia di riordino e riforma delle norme di sicurezza per la costruzione e l'esercizio degli impianti sportivi e della normativa in materia di ammodernamento o costruzione di impianti sportivi.

SANCITA INTESA

2. Intesa, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Misure in materia di sicurezza nelle discipline sportive invernali.

SANCITA INTESA

EVENTI

Nulla da segnalare
