



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 17 aprile 2021



Rassegna stampa

Prime Pagine

17/04/2021	Corriere della Sera	11
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Fatto Quotidiano	12
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Foglio	13
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Giornale	14
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Giorno	15
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Manifesto	16
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Mattino	17
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Messaggero	18
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Resto del Carlino	19
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Secolo XIX	20
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Sole 24 Ore	21
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Il Tempo	22
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Italia Oggi	23
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	La Nazione	24
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	La Repubblica	25
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	La Stampa	26
Prima pagina del 17/04/2021		
17/04/2021	Milano Finanza	27
Prima pagina del 17/04/2021		

Trieste

17/04/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 28	ROBERTO COVAZ	28
Spazi troppo ristretti i pescasportivi chiedono l' accesso alla diga foranea			
17/04/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 28	GIULIO GARAU	29
Undici milioni per le infrastrutture di Portorosega			

Venezia

17/04/2021	Corriere del Veneto Pagina 10	30
Grandi navi, la Lega «apre» il concorso a Porto Marghera M5s: a San Marco subito solo le piccole		

17/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	<i>EUGENIO PENDOLINI</i>	31
Gli operatori delle crociere «Per noi ritorna il lavoro»			
17/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	<i>MARIA CRISTINA PIOVESANA</i>	33
Venezia diventi capitale metropolitana della sostenibilità			
17/04/2021	Corriere del Veneto Pagina 10	<i>Alberto Zorzi</i>	34
Mose alzato «in diretta» Indagini sulla corrosione dei finanziari subacquei			
17/04/2021	Il Gazzettino Pagina 33	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	35
Controlli dei sub sul Mose spuntano reti per le seppie			
17/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	36
Mose, ieri sollevate tutte le 78 paratoie A Treporti emergenza sabbia e corrosione			
17/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	<i>A.V.</i>	37
Sul sito del commissario semafori per vedere se le dighe sono alzate			
17/04/2021	Il Gazzettino Pagina 35		38
«Questa volta con l' idrogeno si parte finalmente sul serio»			
17/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 29	<i>S.B.</i>	39
«L' idrogeno verde è un' idea da sostenere»			
16/04/2021	FerPress		40
Veneto: Gruppo PD, Regione ha tutto per vincere sfida dell' hub idrogeno a Porto Marghera			
16/04/2021	Informazioni Marittime		41
Venezia, un hub per l' idrogeno verde a Porto Marghera			
16/04/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	43
Un hub per l' idrogeno verde a Venezia			

Savona, Vado

17/04/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 16	<i>GIOVANNI VACCARO</i>	44
Capo Noli, cantieri fino al 29 luglio Da lunedì 300 tir di notte sull'Aurelia			
17/04/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 36		46
Un vertice sulla viabilità per lo scalo di Vado Ligure			
16/04/2021	BizJournal Liguria		47
Vado Ligure, la giunta regionale approva variante al Prg			
16/04/2021	Il Vostro Giornale		48
Porto di Vado, la Giunta regionale approva la variante al piano regolatore per la nuova viabilità - IVG.it			
16/04/2021	Informatore Navale		49
PORTS of GENOA - Easylog: tecnologia innovativa ai varchi interporto VIO			
16/04/2021	Savona News		50
Approvata variante al Prg di Vado, Scajola: "Importanti modifiche per la viabilità retroportuale"			
16/04/2021	Savona News		51
Infrastrutture dei territori di Savona, Vado Ligure e Quiliano: tavolo aperto tra Provincia, Enti e Sindacati			

Genova, Voltri

17/04/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 16	<i>Marco Morino</i>	52
Talpe del Terzo valico a Serravalle, oltre metà del lavoro è completato			
17/04/2021	Il Secolo XIX Pagina 9	<i>FRANCESCO MARGIOCCO</i>	54
Terzo Valico, galleria Serravalle completa «Pochi 50 miliardi per le infrastrutture»			
17/04/2021	Il Secolo XIX Pagina 39	<i>LUCA LOVELLI</i>	55
«Partito il rilancio di Serravalle grazie ai lavori del Terzo valico»			
17/04/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7		56
Cade un altro diaframma il Terzo valico è ora oltre il 50%			

16/04/2021	Ansa		57
Terzo Valico: Toti, porta il Paese nel futuro			
16/04/2021	BizJournal Liguria		58
Terzo valico: abbattuto il diaframma della galleria di Serravalle, cronoprogramma rispettato			
16/04/2021	Genova24		60
Terzo Valico, terminata anche la galleria Serravalle: l'opera è realizzata al 50%			
16/04/2021	PrimoCanale.it		61
Il Terzo Valico al 50% non nulla senza il quadruplicamento della Tortona - Milano			
17/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 15	F. MAR. 62
Blockchain e container, esperimento in porto			
17/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 9	FRANCESCO MARGIOCCO 63
Confermate le nomine per i cantieri bloccati			
17/04/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 7	64
La stagione dei commissari dalla diga del porto in avanti Serve correre dopo il virus			
16/04/2021	Ansa		66
Al via 57 opere, ecco interventi e commissari			
16/04/2021	BizJournal Liguria		67
Opere pubbliche da sbloccare, nominati quattro commissari per la Liguria			
16/04/2021	Genova Post		68
Draghi: "57 commissari per 57 opere", per Genova confermati Riva, Macello e Signorini			
16/04/2021	Il Nautilus		Abele Carruezzo 69
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili			
17/04/2021	Informare		71
Nominati i 29 commissari straordinari per sbloccare 57 opere pubbliche			
17/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 19	MATTEO DELL' ANTICO 72
Ristori per l' autotrasporto, in Senato no alla tassazione			
17/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 15	ALBERTO GHIARA 73
Green Logistic Valley, gli spedizionieri genovesi rilanciano il progetto			
16/04/2021	Ansa		74
Trasporti:Spediporto,Green logistic Valpolcevera sarà volano			
16/04/2021	BizJournal Liguria		75
Spediporto: la Green Logistics Valley per disegnare il futuro di Genova			
16/04/2021	Ship Mag		77
Genova, Spediporto progetta il porto 4.0. I modelli: Rotterdam, Barcellona e Singapore			
16/04/2021	The Medi Telegraph		79
Genova, Spediporto rilancia il progetto della Green Logistics Valley			
16/04/2021	Transportonline		80
Spediporto,Green logistic Valpolcevera sarà volano			
16/04/2021	Genova Post		81
Next Generation: il progetto di Spediporto per coniugare città, ambiente e tecnologia			
16/04/2021	Messaggero Marittimo		Redazione 83
NEXT GEneration evento pubblico Spediporto			
16/04/2021	PrimoCanale.it		85
Next GEneration: Spediporto traccia la rotta per il porto di Genova			
16/04/2021	PrimoCanale.it		86
Next Generation, ecco il progetto di Spediporto per la Genova di domani			
16/04/2021	Free OnLine		88
Interactive Key Award 2021: Al sito Palazzo San Giorgio di Genova la nomination nella sezione Turismo e tempo libero			
17/04/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 37	89
A Genova si smonta e si ricicla interamente la nave ex cementiera "Mn Mar Grande"			
17/04/2021	La Gazzetta Marittima		90
Il periplo d'Italia di Seabourn Venture			

La Spezia

17/04/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 23	<i>LAURA IVANI</i>	91
17/04/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35		93
17/04/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34		95
17/04/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34		96
17/04/2021	La Gazzetta Marittima		97
16/04/2021	PrimoCanale.it		98

Ravenna

17/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 44		99
17/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 47		100
16/04/2021	Ravenna e Dintorni		101
16/04/2021	ravennawebtv.it		102

Marina di Carrara

17/04/2021	La Gazzetta Marittima		103

Livorno

17/04/2021	Il Tirreno Pagina 15	<i>MAURO ZUCHELLI</i>	104
17/04/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 48		106
17/04/2021	La Gazzetta Marittima		108
17/04/2021	La Gazzetta Marittima		110

Piombino, Isola d' Elba

17/04/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 17		111

17/04/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 39	113
La storia illustrata di Piombino Il libro presentato al Port Center		
17/04/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 57	115
Una storia illustrata per scoprire Piombino Le immagini di Paperini raccolte in un libro		
16/04/2021	Messaggero Marittimo	Redazione 116
Piombino: storia millenaria legata al porto		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 7	117
Il porto aspetta il neo-presidente E Acquaroli è pronto per firmare		
17/04/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4	119
Africano presidente ad Ancona		
16/04/2021	CivOnline	120
Adsp, Matteo Africano presidente ad Ancona		
16/04/2021	Ship Mag	121
Ancona, Africano prenderà il posto di Giampieri alla guida dell'AdSP		
16/04/2021	Shipping Italy	122
Cambio al vertice dell'AdSP del Mar Adriatico Centrale: Africano al posto di Giampieri		
17/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 8	123
Il porto corre ai ripari «Salveremo le crociere con tre banchine in più»		
17/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 9	124
«Un errore grandissimo rinunciare agli imbarchi»		
17/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 8	125
Baldelli: «Preoccupato, sarebbe un grave danno»		
17/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 9	126
«Un guaio, verrebbe a mancare la nostra visibilità di città-hub»		
17/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 17	127
Al porto tornano le crociere Via alla stagione di Msc		
17/04/2021	Corriere Adriatico (ed. Fermo) Pagina 27	128
«Il porto non può attendere»		
17/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41	129
Crociere, Msc rilancia: si parte da Ancona		
16/04/2021	Ansa	130
Crociere: il porto di Ancona è pronto ad accogliere le navi Msc		
16/04/2021	Cronache Ancona	131
Crociere Msc, salvo lo scalo di Ancona Decisiva telefonata con l' autorità portuale		
16/04/2021	cronachemaceratesi.it	Alessandra Pierini 133
Crociere Msc, salvo lo scalo di Ancona		
17/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 40	135
«Authority, nessuna proposta dal ministro»		
17/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41	136
Banchina 13, si lavora per consolidarla		
17/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41	137
La «22» pronta ad essere riattivata		
17/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ascoli-Fermo) Pagina 43	138
Dragaggio, prima grana per la nuova Authority		
16/04/2021	City Rumors	139
Ferrovia Roma-Pescara. Marsilio: ' bene mobilitazione ora servono risorse		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/04/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	141
Crociere, dal porto salperà anche Msc Seaside		

17/04/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	142
16/04/2021	FerPress	143
16/04/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	144
17/04/2021	Il Messaggero (ed. Latina) Pagina 40	145
16/04/2021	Informazioni Marittime	146
16/04/2021	Sea Reporter	147

Napoli

17/04/2021	Il Mattino Pagina 23	148
17/04/2021	La Gazzetta Marittima	150
16/04/2021	Napoli Village	151
16/04/2021	Shipping Italy	152

Salerno

17/04/2021	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 22	153
16/04/2021	Ansa	154
16/04/2021	Gazzetta di Salerno	155
16/04/2021	Informazioni Marittime	156
16/04/2021	Ship Mag	157
16/04/2021	Shipping Italy	158

Bari

16/04/2021	Informare	159

Brindisi

17/04/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 32	160

17/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	161
	Sea working e crociere «Il turismo post Covid»	
17/04/2021	La Gazzetta Marittima	163
	A Brindisi terza Eurocargo	
16/04/2021	Messaggero Marittimo	Redazione 164
	Porti italiani più competitivi grazie all'Adm	

Taranto

17/04/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 47	165
	Turismo e cultura ecco 4 bei progetti	
17/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 13	167
	Sail Gp e crociere La città si prepara al turismo estivo	

Manfredonia

17/04/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 27	168
	Investimenti «Seasif» nell' area portuale nel progetto non c' è più il rigassificatore	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

17/04/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	170
	«Il porto di Gioia nel Recovery fund»	
17/04/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	171
	La Locride è stanca di avere solo ascolto	
17/04/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	172
	Sinergia tra Gioia Tauro e Augusta al centro del Mediterraneo	
17/04/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 12	173
	Un nuovo programma per il porto	
16/04/2021	Ansa	175
	Porti:Morelli, Gioia Tauro, scalo centrale per Italia e Ue	
16/04/2021	AudioPress	Audiopress 176
	Porto di Gioia Tauro, Morelli 'Infrastruttura fondamentale'	
16/04/2021	FerPress	177
	Porto di Gioia Tauro: Spirli, serve aiuto dell' Europa. Tappa del viceministro Morelli in Calabria	
16/04/2021	Il Lametino	178
	Porto di Gioia Tauro, Spirli: "Serve l' aiuto dell' Europa"	
16/04/2021	Il Metropolitano	About The Author 179
	Porto di Gioia Tauro, Spirli: "Serve l' aiuto dell' Europa"	
16/04/2021	LaC News 24	Agostino Pantano 181
	Gioia Tauro, il viceministro delle Infrastrutture Morelli in visita al porto	
16/04/2021	LaC News 24	Agostino Pantano 182
	Il viceministro Morelli media sull' alta velocità e Spirli annuncia: «Gioia Tauro nel Recovery»	
16/04/2021	Messaggero Marittimo	Redazione 183
	Viceministro Morelli in visita a Gioia Tauro	
16/04/2021	Primo Piano 24	Pubblicato Da 184
	Porto di Gioia Tauro, Morelli: 'Primo scalo per arrivi da Cina e India'	
16/04/2021	Reggio Tv	Redazione ReggioTV 185
	Porto di Gioia Tauro, 'serve l' aiuto dell' Europa'	

16/04/2021	Ship Mag		186
Gioia Tauro nel Recovery Fund, Morelli: Porto centrale per Italia e UE. Dopo l'Asia punti sull'Africa			
16/04/2021	Stretto Web		187
Porto di Gioia Tauro e Ponte sullo Stretto, Spirlì al viceministro Morelli: "la Calabria punta molto su entrambe le opere"			

Olbia Golfo Aranci

17/04/2021	La Nuova Sardegna	Pagina 31	DI GIANDOMENICO MELE 188
In arrivo un' altra estate senza le navi da crociera			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

17/04/2021	Gazzetta del Sud	Pagina 20	189
Oggi conferenza stampa I nuovi interventi per la Zona falcata			
16/04/2021	TempoStretto		Mario Meliadò 190
Il viceministro Morelli a Reggio: il Ponte lo faremo, ma non è "ora o mai più" - VIDEO			

Palermo, Termini Imerese

17/04/2021	Gazzetta del Sud	Pagina 15	192
Piste ciclabili, aree pedonali, nuovo waterfront Così Palermo punta ad avere la sua "Rambla"			
16/04/2021	Ansa		193
ANSA/Palermo come Barcellona, asse porto diventa una 'Rambla'			
17/04/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo		194
Palermo, 180 assunti tra portuali e servizi			
16/04/2021	Primo Magazine		GAM EDITORI 195
Porto di Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp			
17/04/2021	Giornale di Sicilia	Pagina 13	196
Sbloccaopere, c' è pure Monti			
16/04/2021	IL Sicilia		Redazione 197
Commissari per le Opere Pubbliche, confermato Pasqualino Monti per il porto di Palermo			
16/04/2021	SiciliaNews24		198
Porto di Termini Imerese, nasce un Comitato per lo sviluppo sostenibile del progetto			

Focus

17/04/2021	Il Mattino	Pagina 11	199
Infrastrutture, 35 miliardi per far correre anche il Sud			
17/04/2021	Giornale di Sicilia	Pagina 4	201
Ventinove commissari per 57 opere: 36,3 miliardi al Sud			
16/04/2021	Informare		202
Nominati i 29 commissari straordinari per sbloccare 57 opere pubbliche			
16/04/2021	Messaggero Marittimo		Redazione 203
29 Commissari straordinari per sbloccare 57 opere			
16/04/2021	Ship Mag		205
Opere pubbliche, ecco chi sono i 29 commissari straordinari / Il documento			
16/04/2021	Ship Mag		206
Nominati i commissari per lo sblocco di 57 opere pubbliche. Investimento stimato 82,7 miliardi			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63797511
Roma, Via Campitelli 30 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Notte di terrore per il calciatore
Rapinatori a casa di Smalling
Aperta la cassaforte
di **Rinaldo Frignani**
a pagina 19



Domani in edicola
Il processo
a Napoleone
di **Antonio Carloti**
nel supplemento la Lettura



La corsa del debito

L'OBLIGO DI CRESCERE E GLI AIUTI

di **Daniele Manca**

Questo è il momento di spendere. Di andare incontro alla sofferenza di chi ha perso tutto «non per colpa sua, va ricordato», ha detto ieri Mario Draghi. Preoccuparsi oggi di quegli indicatori, come deficit e debito che negli anni passati avevano portato alla caduta di governi, a far tremare Stati e a provocare pericolosi sbandamenti, sarebbe sbagliato e soprattutto inefficace.

Ci vorrà tutta l'autorevolezza del premier, di colui che si è trovato in diversi ruoli a gestire l'economia nazionale e mondiale negli ultimi trent'anni, per riuscire a riorientare un Paese che dal 1992 in poi ha dovuto sempre fare i conti con un bilancio pubblico in bilico tra deficit, debito e interessi da pagare.

Un'autentica svolta. Che con i numeri non ha niente a che fare. Attiene invece a quel disagio silenzioso dei molti italiani colpiti dalla crisi, più che a manifestazioni spesso strumentalizzate da una politica che non sa distinguere tra amministrazione e campagne elettorali.

Draghi ha parlato di sostegno umanitario innanzitutto. Di un presente che va affrontato facendo arrivare a chi ne ha bisogno quel denaro necessario per andare avanti. Ma un Paese non si tiene in piedi a lungo con ristori e sostegni.

E' vero che oggi il debito, i conti di una nazione, sono visti «con occhi diversi» dai mercati, da coloro che giudicano la nostra affidabilità nel restituire quanto ricevuto. Ma è altrettanto vero che continueranno a starci al fianco solo se sapremo creare un avvenire di crescita.

continua a pagina 34

In calo la curva dei contagi, meno ricoveri. L'indice Rt scende a 0,85. Solo Sardegna, Valle d'Aosta e Puglia restano in rosso

L'Italia riapre: le date e le regole

Draghi: «Zone gialle dal 26 aprile, rischio ragionato». Arriva il pass per eventi e spostamenti

di **Monica Guerzoni** e **Fiorenza Sarzanini**

Presentato il calendario delle riaperture in Italia. Il premier Mario Draghi ha indicato la data del 26 aprile per l'avvio della zona gialla. Continua il calo dei contagi.

da pagina 2 a pagina 11

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Il «calcetto» del premier

E' sui campetti di calcetto che ieri Speranza è stato sconfitto, ed è stato Draghi a segnare la rete decisiva.

continua a pagina 6

GIANNELLI



IL CAMBIO DI POSSO

IL MINISTRO GIOVANNINI

«Grandi opere, il piano sui tempi per i cantieri»

di **Enrico Marro**

Nasce il piano per le Grandi opere: 29 commissari per 57 cantieri che valgono 83 miliardi. Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini: per controllare i lavori il cronoprogramma sarà online. Verranno indicati inizio e fine dei progetti.

a pagina 37

IL SONDAGGIO

Aumentano i «no vax»: ora sono il 12%

di **Nando Pagnoncelli**

Sale il numero dei no vax: ora è al 12 per cento. Aumenta anche la quota di chi vorrebbe scegliere il tipo di vaccino. Tra gli elettori sono i leghisti a guidare la classifica di chi rifiuta la somministrazione. I più favorevoli al vaccino: le fasce dei cittadini benestanti.

a pagina 11

Chicago La morte di un ragazzo riaccende le polemiche contro la polizia



L'immagine del Dipartimento della polizia di Chicago ritrae Adam Toledo, il ragazzo tredicenne, un attimo prima di venire ucciso

Ucciso da un agente a 13 anni mentre teneva le mani alzate

di **Giuseppe Sarcina**

Ancora nella bufera la polizia degli Stati Uniti. Un ragazzo di 13 anni è stato ucciso da un agente, lo scorso 29 marzo a Chicago, dopo essere stato inseguito ed avere alzato le mani in segno di resa.

a pagina 14

LASCELTA LEZIONI IN PRESENZA DAL 26 APRILE

Tutti gli studenti tornano in classe Le nuove misure per chi va a scuola

di **Gianna Fregonara**

Per il calendario del Covid è una sorta di nuovo inizio: il 26 aprile ricomincia la scuola in presenza per tutti. Anche per gli studenti delle scuole superiori, che al momento sono in classe per il 50-75 per cento nelle regioni in arancione. Il ministro dell'Istruzione Patrizio Bianchi: «Con la scelta di oggi mandiamo un messaggio di speranza e di responsabilità. Dobbiamo tornare a una nuova normalità e dobbiamo farlo a partire dalla scuola». Restano le preoccupazioni di presidi e insegnanti soprattutto sul fronte dei trasporti.

a pagina 7

LA MAXI RISSA PER IL VIDEO A SAN SIRO

Quei rapper sotto inchiesta

di **Cesare Guizzi**

a pagina 18

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Elon Musk, 188 centimetri di altezza per 168 miliardi di patrimonio, si è autoproclamato imperatore di Marte. Per scherzo, ma anche no. Nel distretto non vero dei signori dell'universo, questo fanfalone di talento spicca per la sua diversità, in perenne bilico tra genio e follia. Bezos, Zuckerberg e Gates sono la versione tecnologica dei padroni delle fortune: solidi, concreti, spietati. Musk parla più ai cuori che alle tasche, ma talmente bene da essersi riempito le sue. Figlio emigrato di madre assente e padre inibente, bullizzato dai coetanei, divenne ricco in Canada vendendo guide cittadine online. Da lì in poi ha venduto anche tanto fumo, ma cospargendolo di un profumo ormai introvabile: il futuro, del quale tutti abbiamo paura e nostalgia, mentre per lui è rimasto quello che imma-



ginavamo da bambini, quando ci si sdraiava su un prato con la testa all'insù a contare le stelle: macchine a energia solare senza guidatore, treni incapsulati capaci di attraversare l'Italia in un'ora, microchip nel cervello per comunicare con la forza del pensiero. Il suo. La Borsa, luogo feroce ma in fondo infantile, adora (e finanzia) l'uomo che cento ne pensa e nessuna ne fa. Prototipi che esplodono al primo stress-test, missili che si afflosciano dopo il decollo. Non importa: da un trafficante di sogni si accetta tutto, anche che chiami suo figlio X AE A-XII per simpatia verso gli atleti, di cui si considera l'imperatore. Se esistessero, ce lo darebbero indietro: troppo marziano persino per loro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il Consiglio di Stato ha un nuovo presidente aggiunto: Franco Frattini. Non è l'omonimo del ministro di B.: è proprio lui. Quindi un giudice imparziale



Sabato 17 aprile 2021 - Anno 13 - n° 105
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230



€ 3,90 con il mensile FQ MillennioM
Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

I GIUDICI CONTABILI

La Corte sfascia
Aria: "Cuccagna
per consulenze"

SPARACIARI A PAG. 4

INTERVISTA A BARCA

"Recovery, poca
trasparenza
e scarsa visione"



CANNARO A PAG. 6

AFFARE DA 360 MILIONI

Moretti in Qatar:
la lite sullo stadio
targato Leonardo

PACELLI E RIGANO
A PAG. 8-9

INIZIATIVA DELL'ANPI

La Resistenza
dei partigiani
ora è sul Web

CORLAZZOLI A PAG. 15

ULTIMA STRAVAGANZA

Filippo, funerali
sobri e bizzarri
con Land Rover

Sabrina Provenzano
LONDRA

Preziosa da cronista dalle sue consummate: sì, il Regno Unito partecipa in spirito al dolore della famiglia reale per la morte del principe Filippo, e le bandiere sono a mezz'asta e fioccano le commosse commemorazioni e le premure per Elisabetta sola e vedova dopo 73 anni di amore coniugale. Però i corpi non appaiono afflitti, sciamano a gruppetti.

A PAG. 17

IL 26 SI RIAPRE DRAGHI: "RISCHIO RAGIONATO". GALLI: "DISASTRO"

Salvini detta legge Rissa fra i ministri



GIORGETTI VS TUTTI
DURO SCONTRO NELLA
MAGGIORANZA: LA LEGA
COMANDA, SPERANZA
È ISOLATO, IL PD TACE,
IL M5S NON NE PUÒ PIÙ

DE CAROLIS, MANTOVANI E SALVINI A PAG. 2-3

ATTENTI, INDIETRO
POI NON SI RITORNA

ANTONIO PADELLARO A PAG. 3

LE NOSTRE FIRME

- **Monaco** Chi ha cacciato Conte a pag. 11 • **Fini** Il contagio americano a pag. 18
- **Migone** Torino, disastro Pd a pag. 11 • **Valentini** Chiamiamola Alitalia a pag. 11
- **De Giovanni** Sto con Speranza a pag. 2 • **Vitali** Sulla pelle del pollo a pag. 15

VACCINI Quello che non ci dicono Il rapporto dell'Aifa

Reazioni avverse: Pfizer è peggio di AstraZeneca

L'ITALIA
DEI GUELF
E DEI GIBELLINI



In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90€

Il numero di segnalazioni su alterazioni sospette per il prodotto tedesco americano risulta più alto di quelli per Moderna e Vaxzevria

RONCHIETTI A PAG. 5

CHE C'È DI BELLO

Il "porno" che ha vinto a Berlino e le notti di Roth

DA PAG. 20 A 23



La cattiveria
Poltronese si moltiplica per pubblicità ingannevole. Aveva fatto credere a Erdogan di essere una sedia

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Per sapere

Marco Travaglio

Non so a voi, ma a me ieri Draghi è piaciuto. Non per l'azzardo delle riaperture premature, con 429 morti in 24 ore e il calo dei contagi in frenata, ma perché s'è assunto la responsabilità del "rischio ragionato" (se poi andrà male, come in Germania, sapremo chi ringraziare). E poi perché ha smentito l'ultima leggenda inventata dai fan per giustificare le difficoltà del suo governo e il calo dei consensi: che, cioè, lui sia deluso da noi italiani. Quando l'ho sentito dire l'altra sera a Otto e mezzo, non ci ho dormito: l'avrò deluso anch'io? E come faccio adesso a recuperare? Invece ieri l'ho trovato pimpante e fiducioso in noi miseri mortali. Meglio così. Almeno lui conserva un po' di logica, mercede rara quant'altre mai. Prendete i giornalisti: han passato tre anni a lapidare Conte per conto dei loro padroni, imputandogli come delitti le stesse cose che ora esaltano come miracoli di Draghi; ma se Bettini nota che l'ex premier "non è caduto: è stato fatto cadere" perché non obbediva a certi interessi, s'indignano tutti. Come nell'ultima cena, quando Gesù comunicava agli apostoli "Uno di voi mi tradirà" e tutti, compreso Giuda, gli domandano "Sono forse io?". Solo che Giuda i 30 denari li aveva intasati di nascosto, mentre questi tartufi il golpettino bianco l'han fatto ogni giorno alla luce del sole, nelle migliori edicole. E non riescono più a fermarsi, con arrampicate sugli specchi da scompicciarli.

Da due mesi il Giornale Unico ci rifila il Titolo Unico: "Vaccini, Figliuolo accelera". Poi ieri leggiamo su *La Stampa*: "Roma, frena il Piemonte. Non superate le 22 mila dosi al giorno". Ora, posto che Roma è una città e non è in grado di telefonare, non che meno al Piemonte, che è una Regione e non parla al cellulare, chi avrà mai ordinato al Piemonte di vaccinare meno? L'articolo parla pudicamente di "struttura commissariata". Cioè di Figliuolo, quello che accelera. Problema: come si fa ad accelerare e frenare contemporaneamente? Ah saperlo. Da *Rep* apprendiamo poi che il *Recovery Plan*, a 14 giorni dalla consegna, non è più in ritardo (lo era quando c'era Conte e di mesi ne mancavano 6, 5, 4 ecc): "Draghi incontra i partiti e mette i paletti: il piano non cambia. Una mossa per aumentare il più possibile la condizionalità dei progetti". E con chi li condivide, di grazia, se non cambiano: con sua zia? Sempre su *Rep*, Manconi è tutto giulivo perché la Consulta dice che l'ergastolo è in costituzionale se non finisce mai, cioè se è ergastolo. E dà un anno al Parlamento per inventarne uno che finisca in anticipo. Noi siamo gente semplice, ma avevamo capito che l'ergastolo fosse la condanna a vita (vedi Madoff negli Usa): se finisce prima, che ergastolo è? Così, per sapere.



ANNO XXVI NUMERO 89 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 17 E DOMENICA 18 APRILE 2021 - € 2,50

Il problema di Alessandro Gassmann che non sa se denunciare o no i vicini che violano le norme anti Covid comincia nel Cinquecento

Secondo Tim Parks, l'inglese che ci conosce bene, e che ora è anche italiano, siamo tutti appartenenti, a tutta lealtà, e il tradimento è un disvalore che ogni ogni cosa esclude anche gli atti di civismo. Un po' ha ragione, come

DI GIULIANO FERRARA

succede in tutte le generalizzazioni antropologiche etniche o nazionali, quelle che ora la cancell culture vuole vietare fino a impedire il modesto riferimento agli occhi a mandorla di molte stirpi asiatiche. Eppure l'Italia di oggi è figlia di due estensioni del dominio del tradimento: una sacrosanta, la delazione come strumento di lotta alla mafia e al terrorismo, quale che sia il giudizio sul controllo giudiziario debole e spesso perverso di fenomeni come il pentitismo. L'altra, fortemente dubbia o decisamente perversa, l'estesa rete di delazio-

ni pelose e pelose chiamate in corruita di cui fu tessuta la stagione delle cosiddette "mani pulite", l'epoca furiosa dei salvi chi può e del mors tua vita mea. In forme varie, tra cui quelle fanatiche e moralistiche che hanno determinato il cambiamento della nostra costituzione materiale di sistema e dell'ordine e tradizionale conferenza

Con la pandemia e la dittatura dolce dei regole, quando scoppiò che comportarsi in un certo modo, secondo i dettami imposti da una crisi sanitaria, vuol dire ripartire se stessi e gli altri, il problema si ripropone. Alessandro Gassmann ha messo in pubblico via Twitter il suo dilemma: i miei vicini si assommano oltre misura, con chiasso e

strafottenza, non so se denunciarli e farli multare per infrazione alla regola comune che interdice le feste collettive oppure scegliere il quieto vivere e convivere. Sarebbe la denuncia, un caso di whistleblowing, la formula intraducibile, anglosassone, che fa di chi indica con precisione una violazione di regole o norme collettive come specie di eroe, di prezioso testimone della legalità come ideologia o religione a tutela della nostra libertà.

Fischiare un fallo e chiedere l'ammonizione vuol dire che tutti non sanno arbir e guardano le norme del campo di gioco, e possiamo e dobbiamo arraggiare il potere di sanzionare i comportamenti scorretti che ledono il bene comune con la nostra testimonianza. Ma perché ci si possa sentire arbitri bisogna che il regolamento sia chiaro e occorre che il fischiatore di falli rivesta una posizione neutra rispetto

al gioco. Questo, la regolarità delle regole e la neutralità dell'osservatore, è qualcosa che fondamentalmente ci manca. Più che onerosi, siamo scettici. Il disvalore del tradimento nasce dalla debolezza dei valori che è chiamata a sfidare, quando sia nella forma della denuncia civile. E si conferma nel sospetto che graverà sui nostri e sugli altri, di una impossibile neutralità di partenza. In una parola, siamo ferocemente relativisti. Gli assoluti, per natura non negoziabili, ci sembrano faine dell'ideologia. Il nostro stesso profilo individuale non ha al cuneo di assoluto, è sempre relativo alla situazione. Ma la Corte suprema di giustizia guardiandoci come specchio del particolare, caso per caso, e il particolare non è solo un meschino interesse limitato e incurante dell'interesse generale, è anche una filosofia di esistenza. (segue a pagina due)

Ristoranti aperti dal 26

Draghi e il rischio sulle riaperture: il ko dei rossogialli

Il premier punta sull'azzardo "ragionato". Esultano Lega e Fli. I rigoristi si attaccano al coprinocchio

Mario al M5s: nostalgici

Roma. Il "rischio ragionato" che si assume Mario Draghi è una scelta per politica. Che divide il vecchio governo dai nuovi compagni di viaggio, con l'ala viva sulla ad accreditarsi al centro-sinistra. Lega e Forza Italia si intossicano, con diverse sfumature, il "successo" delle prime riaperture in zona gialla dal 26 aprile. E' dunque "la nostra liberazione", dice Matteo Salvini. Nella camera di regia - durata due ore e mezza - Mario Draghi l'anima rossogialla del rigore soccombe. D'altronde era stato proprio Draghi con una battuta tagliente delle sue. L'altro giorno, a rimproverare la delegazione del M5s di "eccessiva nostalgia".

Il ministro della Salute Roberto Speranza, che ora per mantenere l'attuale suddivisione dei colori fino a maggio, capitolò. E dietro di lui Dario Franceschini e Stefano Patuanelli, che prova a fare da argine al pressing della coppia Salvini-Giorgianni. Le concessioni si pagano sul gas per riaprire i ristoranti fin da lunedì. E invece se ne riparla il 28. All'aperto. E anche cena. Ma fino al 26. Dunque resta il coprinocchio i rigoristi paragonano con i nuovi Cesari. Per il patto? Forse no. E' tutta una mediazione, quella di Draghi. Come ammettere, finita la riunione, in conferenza stampa "si è partiti da posizioni differenti ma si è arrivati a una decisione unanime". (Continuano segue nella speciale 4)

W il rischio ragionato

Il criterio usato per riaprire non vale per i vaccini AZ e J&J. Osare anche se non è popolare

Roma. "Con la decisione di oggi il governo ha preso un rischio, un rischio ragionato, fondato sui dati, che sono in miglioramento", ha dichiarato il presidente del Consiglio Mario Draghi annunciando le riaperture di diverse attività a partire dal 26 aprile decise con il supporto scientifico della Cabina di regia. "Questo rischio che abbiamo preso e che sicuramente incontra le aspettative dei cittadini posti si fonda su una premessa, che quei provvedimenti che governano il comportamento nelle attività riaperte siano osservati scrupolosamente".

Draghi cita molte volte la parola "rischio", che è molto diversa dall'"incertezza" che paralizzava qualsiasi decisione, e ci ricorda che il riavvio di numerose attività sociali ora proibite, dalla ristorazione all'aperto alla scuola in presenza, è possibile solo sotto determinate condizioni. Non esiste il "rischio zero", ovvero la "sicurezza al 100 per cento", è il sottotesto del messaggio di Draghi. Ciò non vuol dire "liberi tutti", ma prendere valutare i dati disponibili, soppesare rischi e benefici e fare scelte per cui i secondi siano superiori ai primi.

Ma se questo è il territorio scientifico-politico in cui le istituzioni prendono le decisioni, come si spiegano le sospensioni all'utilizzo dei vaccini? Questo "rischio ragionato" ha governato il governo, l'Isis e l'Italia quando hanno bloccato AstraZeneca e Johnson & Johnson? (Continua segue nella speciale 4)

L'appello fatale

Così Speranza viene fatto fuori dai suoi amici, con un manifesto che degrada in politica il suo lavoro

Guardati dai nemici ma soprattutto dagli amici, dice il saggio Pericle. Ieri l'appello in difesa di Roberto Speranza, firmato da attori di sinistra, re-

di SIMONETTA MERLO

gisti di sinistra, scrittori di sinistra, giornalisti di sinistra, e dai segretari di Cgil, Cisl e Uil, ha definitivamente cancellato la lotta politica e alla partitocrazia, insomma allo spefichismo e al cortile stanzanone della politichetta, tutto ciò che il ministro della Salute aveva fatto in questo ultimo anno e mezzo di pandemia. Il lockdown e la prudenza, nei mesi terribili delle terapie intensive saturate, con i ventilatori che venivano attaccati agli anziani perché non ce n'erano abbastanza, non erano certo azioni politiche di sinistra. Il lockdown ad aprile del 2020 era semplicemente ciò che andava fatto. Ciò che poi tutto il mondo avrebbe fatto. Solo una legge demenziale, solo un dibattito pubblico degradato in scambio di ruti su onda media e social media potesse dare della prudenza, delle mascherine e delle riaperture materia identitaria e simbolica, propellente da campagna elettorale. Ma questa è l'Italia. Questa è la politica che si aspetta in Matteo Salvini. Ciò che infatti andava depolitizzato con l'approssimarsi di una mozione di sfiducia promossa da Giorgio Meloni, tra le difficoltà e le ambiguità della Lega, che critica Speranza ma non pure al governo con lui, viene invece così trascinata in quel caotico imbuto che sembra diventato il nostro paese. Al punto che questa lettera, questo appello con Nello Urbani e Gad Lerner, sponsorizzato da LeU, diventa per il ministro più pericoloso della stessa mozione di sfiducia. E lo condanna. (segue nella speciale 4)

Pretesto Speranza

La Meloni usa la mozione contro il ministro per logorare Salvini e la Lega

Roma. Quando giovedì Giorgia Meloni ha denunciato via social network "l'inadeguatezza e l'incompetenza" del ministro Speranza, chiedendone la rinomina attraverso mozione di sfiducia, dal Carroccio hanno iniziato a sfuffare. "Eccoci, ci risiamo". Perché a quasi nessuno è sembrato che il vero obiettivo nelle mire della leader di Fratelli d'Italia potesse essere il responsabile delle politiche sanitarie del governo. Beni Matteo Salvini, che contro Speranza tuona e strappa il suo straccio, Equivale a sfidare la Lega. Draghi, che soltanto ieri ha ribadito di avere "sempre trovato infondate le critiche nei confronti del ministro Speranza, di cui ho stima". Tant'è che se fino a qualche giorno fa Salvini non aveva particolari remore nel definire "un ministro non all'altezza del ruolo", ora si limita a borbottare che "governare con Speranza e il Pd non è semplice, ma necessaria". "L'intento di Fdi è evidente. Stando all'opposizione ci provano su qualsiasi dossier, lo facevano anche all'epoca del governo. Giustamente, ma non credo che questo avrà ripercussioni profonde all'interno della coalizione di centrodestra", confessa interessato al Foglio Riccardo Molinari, capogruppo alla Camera della Lega. Che ha eluso la questione con un: "Decideremo nel merito". (Roberto segue nella speciale 4)

ORA DI SCOMMETTERE SUI L'ITALIA

E se fosse l'Italia la sorpresa d'Europa? Draghi riapre e punta su un Def con stime di crescita superiori a quelle del Fmi. Esagera? Forse no. Le coordinate di una possibile e grande stagione di ottimismo

Riapertura a parte, ci sono ragioni per essere ottimisti sul futuro dell'Italia? Mario Draghi, nel corso di un'audizione al Senato, ha detto che la stampa del venerdì, ha offerto diverse ragioni per provare a osservare il futuro con qualche sorriso in più rispetto ai giorni precedenti. Il primo sorriso deriva dalla scelta di offrire agli italiani un percorso chiaro sul tema della riapertura e potrebbe non essere solo un caso il fatto che la data scelta dal presidente del Consiglio per restituire al paese un po' di libertà sia il 26 aprile, il giorno successivo alla festa della Liberazione.

Sorriso che si aggiunge all'ottimismo mostrato da Draghi sulla possibilità di vincere la lotta politica e alla partitocrazia, insomma allo spefichismo e al cortile stanzanone della politichetta, tutto ciò che il ministro della Salute aveva fatto in questo ultimo anno e mezzo di pandemia. Il lockdown e la prudenza, nei mesi terribili delle terapie intensive saturate, con i ventilatori che venivano attaccati agli anziani perché non ce n'erano abbastanza, non erano certo azioni politiche di sinistra. Il lockdown ad aprile del 2020 era semplicemente ciò che andava fatto. Ciò che poi tutto il mondo avrebbe fatto. Solo una legge demenziale, solo un dibattito pubblico degradato in scambio di ruti su onda media e social media potesse dare della prudenza, delle mascherine e delle riaperture materia identitaria e simbolica, propellente da campagna elettorale. Ma questa è l'Italia. Questa è la politica che si aspetta in Matteo Salvini. Ciò che infatti andava depolitizzato con l'approssimarsi di una mozione di sfiducia promossa da Giorgio Meloni, tra le difficoltà e le ambiguità della Lega, che critica Speranza ma non pure al governo con lui, viene invece così trascinata in quel caotico imbuto che sembra diventato il nostro paese. Al punto che questa lettera, questo appello con Nello Urbani e Gad Lerner, sponsorizzato da LeU, diventa per il ministro più pericoloso della stessa mozione di sfiducia. E lo condanna. (segue nella speciale 4)

La Meloni usa la mozione contro il ministro per logorare Salvini e la Lega. Quando giovedì Giorgia Meloni ha denunciato via social network "l'inadeguatezza e l'incompetenza" del ministro Speranza, chiedendone la rinomina attraverso mozione di sfiducia, dal Carroccio hanno iniziato a sfuffare. "Eccoci, ci risiamo". Perché a quasi nessuno è sembrato che il vero obiettivo nelle mire della leader di Fratelli d'Italia potesse essere il responsabile delle politiche sanitarie del governo. Beni Matteo Salvini, che contro Speranza tuona e strappa il suo straccio, Equivale a sfidare la Lega. Draghi, che soltanto ieri ha ribadito di avere "sempre trovato infondate le critiche nei confronti del ministro Speranza, di cui ho stima". Tant'è che se fino a qualche giorno fa Salvini non aveva particolari remore nel definire "un ministro non all'altezza del ruolo", ora si limita a borbottare che "governare con Speranza e il Pd non è semplice, ma necessaria". "L'intento di Fdi è evidente. Stando all'opposizione ci provano su qualsiasi dossier, lo facevano anche all'epoca del governo. Giustamente, ma non credo che questo avrà ripercussioni profonde all'interno della coalizione di centrodestra", confessa interessato al Foglio Riccardo Molinari, capogruppo alla Camera della Lega. Che ha eluso la questione con un: "Decideremo nel merito". (Roberto segue nella speciale 4)

AIUTATECI VOI! A PAGINA TRE

Ops! La Cina non si fida dei suoi vaccini e si affida a BioNTech

EDITORIALE

Sergio Silvestrini

Due anni senza Massimo Bordin, e senza passare oltre

Ogni mattina un kolosso si sveglia nel mondo digitale e annuncia alla sua bolle di solito fuori sincrono con le es-

L'INTERVISTA IN NELLO SPECIALE 3

La road map contro la confusoria gestione pandemica. Il dossier

EDITORIALE

Sergio Silvestrini

La road map di un paese in preda a "servarismi minori" e ad altri fieri, che preferiva liquidare con un colpo di tosse. Che cosa direbbe o cosa farebbe oggi, non sappiamo. Di certo manca assai, non solo agli associatori di Radio Radice ma a tutta la politica, la sua voce sulla giustizia. Certo non è più il ministro della Giustizia più pericoloso di sempre, come lo chiamavano. E' l'ultimo che vide. Ma ci sono le decise vicende del Csm. Le furiose opposizioni di questi giorni al superamento dell'ergastolo ordinato o la guerra di quattro anni che sta inghiottendo il partito di chi gridava onestà da 150 anni, ma ora la sua voce capisce di più, di giudicare, aspirare il Cse. E non passare oltre. (Maurizio Crippa)

Manuale di convivenza

Il dialogo tra i giudici Gorsuch e Sotomayor fa luce sul dissenso, e trova una sintesi

Sonia Sotomayor e Neil Gorsuch sono due giudici della Corte suprema americana molto diversi tra loro, non solo perché lei è in quota democratica ed è stata nominata da Barack Obama, lui è in quota repubblicana ed è stato nominato da Donald Trump. Hanno due storie, due filosofie, due visioni del tutto differenti, di quelle che solitamente definiamo inconciliabili. Ma la Corte suprema è il luogo in cui si deve trovare una sintesi, in cui l'assenza di confronto non è un'opzione. Così, in questi giorni di battaglia sulla riforma della Corte, con una proposta al Congresso che vuole aumentare il numero dei giudici - si chiama "packing the Court", che è un'espressione perfetta - i due, Sotomayor e Gorsuch, hanno partecipato a una conversazione pubblica al National Science Foundation, a una cosa rara, perché i giudici supremi in America parlano poco e difficilmente le fanno in coppia (una coppia così poco assortita però). Alcuni hanno pensato che fosse uno spot per la Corte stessa: guardateci, stiamo bene come stiamo, gli si fa marcia, si fa un'autocelebrazione. E' una interpretazione che è poco generosa: il dialogo è bellissimo. Nella loro distanza, Sotomayor e Gorsuch ricordano Ruth Bader Ginsburg e Antonin Scalia, due superjudici che hanno sempre insistito sulla loro amicizia: mai d'accordo una con l'altro, eppure sempre curiosi di conoscere l'opinione l'una dell'altro. Nell'amicizia tra Sotomayor e Gorsuch non si sa granché, ma la loro conversazione è il manifesto di un'America che sta cercando di ritrovare il piacere della convivenza. Donald Trump non è stato eletto, ma non ce n'era bisogno: l'ex presidente ha approfondito ferite esistenti, le ha fatte sanguinare anche. (segue a pagina tre)

DI PAOLA PERUZZI

democratici ed è stata nominata da Barack Obama, lui è in quota repubblicana ed è stato nominato da Donald Trump. Hanno due storie, due filosofie, due visioni del tutto differenti, di quelle che solitamente definiamo inconciliabili. Ma la Corte suprema è il luogo in cui si deve trovare una sintesi, in cui l'assenza di confronto non è un'opzione. Così, in questi giorni di battaglia sulla riforma della Corte, con una proposta al Congresso che vuole aumentare il numero dei giudici - si chiama "packing the Court", che è un'espressione perfetta - i due, Sotomayor e Gorsuch, hanno partecipato a una conversazione pubblica al National Science Foundation, a una cosa rara, perché i giudici supremi in America parlano poco e difficilmente le fanno in coppia (una coppia così poco assortita però). Alcuni hanno pensato che fosse uno spot per la Corte stessa: guardateci, stiamo bene come stiamo, gli si fa marcia, si fa un'autocelebrazione. E' una interpretazione che è poco generosa: il dialogo è bellissimo. Nella loro distanza, Sotomayor e Gorsuch ricordano Ruth Bader Ginsburg e Antonin Scalia, due superjudici che hanno sempre insistito sulla loro amicizia: mai d'accordo una con l'altro, eppure sempre curiosi di conoscere l'opinione l'una dell'altro. Nell'amicizia tra Sotomayor e Gorsuch non si sa granché, ma la loro conversazione è il manifesto di un'America che sta cercando di ritrovare il piacere della convivenza. Donald Trump non è stato eletto, ma non ce n'era bisogno: l'ex presidente ha approfondito ferite esistenti, le ha fatte sanguinare anche. (segue a pagina tre)

Andrea's Version

Ma che stupida intervista di Fedele Palmiti al capo di Pizzini, sul Corriere della Sera. Procuratore, leggenda. Si chiama Alberto Bourla, è greco ed ebreo, parla inglese alla greca, la madre sottostava la famiglia allo sterminio corrompendo un ufficiale nazista a Salonicco e per il vaccino ha rifiutato i contributi lauti offerti dallo Stato, poi lo Stato controlla e giustamente, ma lo volevo che i nostri scienziati fossero completamente liberi: è così che hanno salvato il mondo in tre mesi". Accordi commerciali di Pfizer con BioNTech? Una storia di mano e un paio di mesi dopo un contratto di due pagine. Invece che le solite mille. Scienziati ebrei e turchi musulmani lavorano insieme? Certo. E abbiamo scelto Israele per testare il tutto? Certo. Israele è piccolo, ma significativo. I risultati sul cambiamento di vita della popolazione li vedi subito. Insomma, leggervela. L'intervista, dice molto di più. Infinitamente di più. Anche per il capitalismo? Anche. Già. Vero è che nell'intervista non c'è nulla su Soros, non c'è traccia di dittature sanitarie, si nota reticenza sui rapporti con Israele per dominare il mondo e non si parla di Big Pharma, né dell'acqua di fogna dentro le fale. In altri termini, se si spara in un piede, perché il dottor Giorgianni lasci perdere i giocattoli sui vaccini cominciando a studiare giurisprudenza, perché il dottor Gratteri scriva almeno una postfazione e perché l'immancabile Gad chiedo di nuovo scusa a chi è cazzo di pane, cominciamo magari da Topolino.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30

La paura fa Quota 100

Il Def boccia la riforma leghista. Che fare? Intanto Orlando ha un piano per le nuove assunzioni

Roma. Il passaggio, di per sé, pare quasi scontato. Ma è proprio l'aver voluto riaprire l'ovvio, in un documento dove le parole pesano parecchio come il Def, a dare un valore alla frase. E' a pagina 121 del dossier licenziato due giorni fa dal Cdm. "Negli anni 2019-2022 la spesa personale in rapporto al Pil aumenta con un picco in corrispondenza del 2020", si legge. "Il rapporto cresce significativamente a causa della forte contrazione dell'attività economica" dovuto all'impatto dell'emergenza sanitaria che ha colpito l'Italia a partire da febbraio dello scorso anno. Tuttavia, tale andamento è significativamente condizionato dall'applicazione delle misure anti-previdenziali contenute nel Decreto legge n. 42/2019 (e n. 24/2020)". Ecco, il passaggio incriminato, solo apparentemente indolore. E destinato, in verità, a travolgere la maggioranza per tutta l'estate. "Per noi della Lega Quota 100 resta una misura sacrosanta", sentenzia infatti Tiziana Nisini. (Nisini segue nella speciale 4)

Realpolitik al Cairo

La cittadinanza a Zaki non è un azzardo idealista, è il pressing sull'Egitto che ci conviene

Roma. Come dopo l'omicidio di Giulio Regeni, c'è un grande equivoco anche adesso sulla realpolitik e il caso dello studente egiziano Patrick Zaki. Qualcuno dice che all'Italia non conviene prendere posizione e insistere sulla liberazione di Zaki dopo quattordici mesi di detenzione preventiva per non rovinare le relazioni. Il presidente egiziano Abdel Fattah el Sisi. Le ragioni più grandi della geopolitica, dice qualcuno, dovrebbero prevalere su questi casi singoli, e sono interessi che non si può tenere in considerazione. E' un fraintendimento pericoloso della politica internazionale e chi lo propone dimostra di non sapere come funziona. A livello internazionale tutti gli stati osservano il grado di forza e di credibilità degli altri stati e si regolano di conseguenza. E' uno status che si aggranda di continuo a seconda di come i governi assumono le decisioni che prendono. (Ristoranti segue nella speciale 4)

Una procura per il no vax

Giorgianni in corsa per fare il capo a Caltanissetta. Ora il Csm valuta se promuoverlo

Roma. Il Csm sentirà Angelo Giorgianni. Non per sanzionarlo per i deliri complottisti su Covid e vaccini, ma per valutare se promuoverlo a più alti incarichi. Scritto da Nicola Gratteri che in pratica lo ha definito un turpatorum "la mia prefazione nasce da un libro, versione smentita da Giorgianni: il pdf del libro inviato a Gratteri, fatto salvo l'editing finale, è fedele al testo pubblicato", redarguito da magistrati e intellettuali, ebbene, non solo il giudice complottista né il pene né il dissenso dal cauto antisemitismo, ma il vero guaio è che rilancia. La notizia fa da stesso Giorgianni, l'autore del libretto "Strage di Salsomaggiore" e della "Strage di Salsomaggiore". Le verità nascoste della Covid 19, un testo dai contenuti tanto guasti che persino il prefatore Gratteri ha dovuto prendere le distanze. Intervistato da The on 24, il giudice dice che presto verrà audito dal Csm perché è in corsa per fare il procuratore capo a Caltanissetta. (Continua segue nella speciale 4)

(Continua segue nella speciale 4)





il Giornale



SABATO 17 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 91 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
*IVA 220491.10001000000

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DAL 26 APRILE UN PO' DI LIBERTÀ

Il governo vira a destra Si riapre, usate la testa

Si a ristoranti all'aperto, cinema, teatri e scuole. Ipotesi pass per gli spostamenti
DRAGHI SBLOCCA 57 GRANDI OPERE PER 86 MILIARDI

di Alessandro Sallusti

«Dobbiamo prenderci un rischio ragionato», ha detto ieri Mario Draghi annunciando il piano delle riaperture che scatterà il 26 aprile, giorno dopo la Festa della Liberazione. Tempo fa ho letto un aforisma che ben si addice a questa svolta: «È vero - dice - che una nave è al sicuro solo in porto, ma non è per questo che le navi sono state fatte». Draghi quindi molla gli ormeggi di nave Italia scommettendo su un bollettino virale-vaccinale che indica il miglioramento delle condizioni meteo. A bordo, sia pure poco convinto e controverso, sale anche il ministro Speranza, capo del partito dei chiusuristi a oltranza, costretto ieri a mettere la sua faccia sull'annuncio proprio per non perderla del tutto. Il concetto del «rischio ragionato» è un caposaldo della cultura e della politica liberale, contrapposto a quello dello «Stato mamma» e del «livellamento verso il basso» su cui si fonda il socialismo utopico tanto caro a Speranza. In questo senso, e non solo per questo, il governo Draghi vira decisamente a destra, per merito del premier certo, ma anche dei suoi azionisti di Forza Italia e della Lega. Abbiamo detto «non solo» perché ieri Draghi ha detto altre due cose che sono musica alle nostre orecchie. La prima è che l'Italia continuerà a fare debito ma solo «debito buono» (leggi investimenti) dopo anni di debito cattivo (l'assistenzialismo tanto caro ai Cinque Stelle e alla sinistra). La seconda è che il governo ha sbloccato una cinquantina di grandi opere ferme da anni e si appresta a varare la semplificazione di quelle cervellotiche regole di appalti e controlli che oggi paralizzano aziende e amministrazioni pubbliche. Il virus si vince con i vaccini, questo è ovvio. Ma noi vinciamo se la ripartenza avviene con il piede giusto al momento giusto. Come direbbe Ferruccio Resta, magnifico (in tutti i sensi) rettore del Politecnico di Milano, la safety car entrata in pista un anno e passa fa per rallentare la corsa dell'Italia dopo l'incidente Covid sta per tornare al box. La corsa può riprendere, occhio che i motori sono imbottiti da tanto girare a potenze ridotte. Ma non ho alcun dubbio, meglio così. Noi siamo quelli del «rischio ragionato».

servizi da pagina 2 a pagina 8

L'ANALISI

**Gli ultrà del rigore
e l'odio sui negozianti
«tutti ricchi e evasori»**

di Vittorio Macioce

a pagina 9

ANCORA TENSIONI PER CONTE E ROUSSEAU

**Perfino Grillo lo diagnostica:
noi grillini siamo psicopatici**

Domenico Di Sanzo



CRISI DI NERVI Il Movimento 5 Stelle tra tribunali e faide interne

Non basta più nemmeno l'Elevato. Per il M5s ci vuole il neurologo. Beppe Grillo spedisce i grillini dallo strizzaocelli parlando pochi secondi durante un filmato in memoria di Gianroberto Casaleggio. Assenti tutti i big, Grillo non poteva mancare all'appuntamento per ricordare Casaleggio. Il comico dunque timbra all'evento virtuale Sum, organizzato dall'Associazione intitolata all'altro fondatore del Movimento.

a pagina 10

LE ANALISI

**Nessuno vede
il disastro Puglia**

di Tony Damascelli

La sanità lombarda è sotto osservazione da oltre un anno per le difficoltà e le sofferenze organizzative legate alla pandemia. Il governo regionale ha cambiato alcuni assessori, sono state chieste le dimissioni di Fontana, le polemiche sono (...)

segue a pagina 6

**Più soldi al Sud
un bene all'Italia**

di Mara Carfagna

ministro per il Sud e la Coesione territoriale

Caro direttore, è difficile trovare elementi positivi nel difficilissimo momento che vive il Paese, aspettando una riapertura che avverrà a breve ma che sembra sempre troppo (...)

segue a pagina 8

LA DONNA È IN PROGNOSI RISERVATA

**Dirigente Miur, caccia alla talpa
«Ipotesi istigazione al suicidio»**

Stefano Vladovich

Tangenti, suicidi e misteri. Mentre la dirigente Miur Giovanna Boda lotta tra la vita e la morte è caccia alla talpa che avrebbe «fatto uscire» il decreto di perquisizione nei confronti del funzionario. E ora si indaga anche per «istigazione al suicidio».

con Bettin a pagina 14

di Paolo Guzzanti
Rosso Malpelo

L'arma dei pm:
querelle ai cronisti

a pagina 13

IL GIALLO DEGLI APPALTI

Mascherine cinesi, il ritorno di D'Alema (dalle toghe)

Malpica a pagina 8

IL CASO PAIRE E I SOLDI FACILI DEL CIRCUITO ATP

**Il vizio dei tennisti-travet
che giocano per perdere**

di Marco Lombardo

Forse per far paura alle critiche il Barbabù delle racchette si è fatto crescere ancor di più il pelo intorno al mento. Ma Benoit Paire è in fondo la terza via nella guerra non più strisciante tra chi sta con gli organizzatori del torneo e chi invece vorrebbe mettere in mano tutto (...)

segue a pagina 37
Ruta a pagina 37

JAMES BOND IN CARNE E OSSA

**Da Londra fino al Tibet
la storia del vero 007**

di Stenio Solinas

ULTIMO SALUTO

**Oggi l'addio
a nonno Filippo
dei nipoti reali
in ordine sparso**

Gaia Cesare

a pagina 17

Baionette a Lhasa (Settecolori, traduzione di Fabrizio Bagatti, pagg. 406, 28 illustrazioni, euro 26) è un libro che ha tre straordinari motivi di interesse. Il primo è il suo protagonista, il capitano, promosso per l'occasione colonnello, Francis Younghusband che guidò l'invasione inglese (...)

segue a pagina 32

*IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN ABBONAMENTO IL 2600 CON IN L. 11/2000 N. 48
*IVA 220491.10001000000

IL GIORNO

SABATO 17 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Milano, ragazzi tra musica trap e disagio sociale

**Dai vip alla guerriglia
Le gang alzano il tiro
altra retata a San Siro**

Palma e Vazzana a pagina 12



**DOMANI IN REGALO
SPECIALE
WEEKEND
+ SALUS**

ristora
INSTANT DRINKS

L'ora della ripartenza: ecco le date

Il 26 aprile tocca a ristoranti all'aperto, teatri, cinema e musei. Il 15 maggio alle piscine, poi le palestre e dal primo luglio le fiere. Scuole sempre in presenza, salvo che in zona rossa. Spostamenti liberi tra regioni gialle, per le altre serviranno vaccino o tampone

Servizi

da pag. 4 a pag. 7

La decisione "aperturista"

**Draghi ha capito
che il Paese
è allo stremo**

Bruno Vespa

Contro ogni attesa, Mario Draghi ha anticipato la liberazione alla Liberazione. L'attività in orario diurno di bar e ristoranti e il via libera a cinema, teatri e musei dal 26 aprile ha collocato il presidente del Consiglio in cima alla lista degli 'aperturisti'. Non è un incosciente e - visto il suo ruolo - non ha agito per calcolo politico. Draghi ha capito meglio di altri che il Paese è stremato, che il miglior ristoro è il lavoro e che non sarebbero bastati nemmeno i fantastamiliardi approvati finora per tamponare ferite ormai emorragiche. L'Italia guarda alle riaperture con due occhi diversi.

Continua a pagina 2

**IL PREMIER: «ABBIAMO DECISO DI CORRERE UN RISCHIO CALCOLATO»
DAL DEBITO ALLE GRANDI OPERE, VIA ALLA STRATEGIA DEL RILANCIO**

**BANDIERA
GIALLA**

Mario Draghi, 73 anni

Farruggia a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano

**Pochi mezzi
tante consulenze:
la Corte dei conti
boccia Aria**

Consani in Lombardia

Milano

**Foreste in città
alunni e prof
a lezione ambientale**

Ballatore nelle Cronache

Lodi

**Pensionati derubati
con l'abbraccio
Trovata la ladra**

Arensi nelle Cronache



Compie 94 anni, è il Papa più longevo della storia
**La lezione di Ratzinger
«Il moralismo non è fede»**

Scaraffia a pagina 23



Carlotta Proietti: scriveva tanto, senza regole
**«La passione di papà Gigi
Era un poeta in libertà»**

Bertuccioli a pagina 24

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

CATTIVO UMORE?

SOMNO ESTERMINATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsule mastiche
a rilascio prolungato

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

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA



Oggi su Alias

IL TRAGHETTO FANTASMA Livorno, le iniziative coinvolgono l'intera città nel giorno dell'anniversario della strage del Moby Prince



Domani su Alias D

CARTEGGI LETTERARI Virginia Woolf e Lytton Strachey scambiano opinioni taglienti sui libri altrui: lettere 1906-1931, da Nottetempo



Visioni

OSCAR 2021 L'Academy si prepara alla 93a edizione nell'anno di crisi del cinema e del suo futuro

Luca Celada pagina 12

CON LE MONDIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

SABATO 17 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 91

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

DAL 26 APRILE TORNA LA ZONA GIALLA. RIAPRONO SCUOLE, RISTORANTI, CINEMA E TEATRI ALL'APERTO

La mediazione è un «rischio ragionato»

■ Tutto anticipato nel nuovo testo che non sarà una delibera ma un decreto. Il 26 riaprono, salvo che nelle zone rosse, non solo le scuole ma ristoranti, cinema e teatri all'aperto. Salvini giubila, anche se non ha ottenuto tutto quel che voleva. Il coprifuoco resta invece

fissato per ora alle 22, poi si vedrà di settimana in settimana. Il progetto del governo è posticipare fino a che la vaccinazione non garantirà lo scudo alle fasce d'età a rischio. La Lega esce dunque bene dal lungo braccio di ferro sulle riaperture. Del tutto fallito, invece, l'as-

sedio a Speranza. Il ministro della Salute è ormai ufficialmente intoccabile.

Ancora da aprire il capitolo sul prossimo decreto, finanziato dallo scostamento di 40 miliardi che verrà approvato dal Parlamento il 22 aprile.

ANDREA COLOMBO A PAGINA 2

MIGLIORANO I DATI, MA OSPEDALI IN AFFANNO Ripartenza, i tecnici ci vanno cauti

■ Cautela sulle riaperture da parte dei tecnici. La situazione è in miglioramento ma gli ospedali sono ancora in situazione critica. Il governo pensa a un

“pass” che permetta gli spostamenti a guariti, vaccinati e a chi ha un tampone negativo. La Campania passa in zona arancione (da rossa). ANDREA CAPOCCI A PAGINA 3

Patrick Zaki
Palazzo Chigi
è obbligato
ad agire

RICCARDO NOURY

Un secchiello di cubetti di ghiaccio. Lanciato contro oltre 200.000 persone che avevano sottoscritto la proposta. Contro i 208 senatori che avevano votato a favore, tra cui Lilliana Segre che era venuta appositamente a Roma per proteggere simbolicamente quello che ha chiamato «suo nipote». Contro quel nome e cognome scritto nell'ordine del giorno e pronunciato tante volte durante il dibattito parlamentare.

— segue a pagina 15 —

Recovery
Il vincolo esterno
e l'opacità
del Draghi-sistema

ALFONSO GIANNI

Il tono distensivo e suadente di Draghi alla Conferenza stampa di ieri è certo una scelta comunicativa non occasionale né casuale. «Si può guardare al futuro con prudente ottimismo e fiducia» ha esordito il presidente del Consiglio. Da qui l'anticipazione al 26 aprile di diverse aperture, con priorità per attività all'aperto e didattica in presenza nelle scuole. Il tutto sulla base di un rischio calcolato sui dati in possesso.

— segue a pagina 15 —

Sanità/Calabria
Come fa il governo
a colorare il disastro
in arancione?

BATTISTA SANGINETTO

Dissolta la tempesta mediatica nazionale seguita al tragico bilancio del commissario alla Sanità, la Calabria è uscita dal cono di luce che ne aveva illuminato lo stato disastroso. Eppure la situazione, da qualche settimana, non è più come quella della primavera dell'anno scorso, quando, dalla Calabria, ancora abbastanza preservata dal virus, assistevamo ai drammatici fatti della Lombardia.

— segue a pagina 15 —



Caso Zaki, Draghi se ne lava le mani: «Riguarda il parlamento non il governo». Insorgono Pd, 5 stelle, Leu e anche Forza Italia. Che ricordano al premier: «L'ordine del giorno approvato dal senato impegna l'esecutivo ad agire nei confronti dell'Egitto». Amnesty: «Brutto segnale» pagina 4

AL LARGO DELLA TUNISIA Affonda un barcone Morti 41 migranti



■ Altre vite spezzate dal mare in tempesta, il barcone che incampera acqua, uomini e donne annegati. 41 morti. L'ennesimo naufragio nel giorno della visita in Italia dell'Alto commissario Onu per i rifugiati Filippo Grandi: «Non penalizzare le ong, fanno un lavoro prezioso». MARSALA A PAGINA 5

All'interno

Grandi opere Per i cantieri arrivano 27 commissari

MASSIMO FRANCHI

PAGINA 7

Usa Polizia uccide 13enne
Il video accende la protesta

MARINA CATUCCI

PAGINA 7

Brasile Lula nel 2022, si può
Bolsonaro sempre più giù

CLAUDIA FANTI

PAGINA 7

MYANMAR Contro i militari nasce un governo di unità



■ Multietnico e pronto a farsi sentire da Onu e Asean: in Myanmar è nato un esecutivo ombra composto da molti dei rappresentanti della Lega per la democrazia finiti agli arresti. Ora la palla passa all'Asean: il 24 c'è un incontro cruciale in Indonesia

EMANUELE GIORDANA A PAGINA 9

Lele Corvi





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIORE N° 110
ITALIA
SPEDIRE IN ABBONNAMENTO POSTALE 43% - ART. 2, COM. 20/18, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 17 Aprile 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

NICHIA E PRODA "IL MATTINO" - "IL CORRIERE" EURO 128

Il programma estivo
Teatro San Carlo
il rilancio ripassa
dal Plebiscito
con la Netrebko bis
Donatella Longobardi a pag. 14



Paestum
Tomba del tuffatore
svelato il segreto
un rito di iniziazione
Ugo Cundari in Cronaca



Sostiene Riveccio
Per la panchina
del Napoli
serve un siero
Allegroitaliano
Gino Riveccio a pag. 34



Lo scenario LOCKDOWN ADDIO UN RISCHIO OBBLIGATO

Luca Ricolfi

Discutiamo, discutiamo pure. Dividiamoci fra "aperturisti" e "chiusuristi". Ripetiamo il mantra secondo cui la salvezza sono i vaccini. Continuiamo a invocare una "data certa" per le riaperture. Però la realtà è che il governo non ha alternative. Verosimilmente sa benissimo che cosa dovremmo fare, ma altrettanto verosimilmente sa che - arrivati al punto in cui siamo arrivati - l'unica cosa che può fare è quella sbagliata: aprire appena si libera qualche centinaio di posti nelle terapie intensive, pregando l'Idio che l'Italia non ripercorra la triste parabola della Sardegna.

Continua a pag. 35

Punto di Vespa DRAGHI BLINDA SPERANZA E FRENA SALVINI

Bruno Vespa

Contro ogni attesa, Mario Draghi ha anticipato la liberazione alla Liberazione. L'attività in orario diurno di bar e ristoranti e il via libera a cinema, teatri e musei dal 26 aprile ha collocato il presidente del Consiglio in cima alla lista degli "aperturisti". Non è un incoincidente e - visto il suo ruolo - non ha agito per calcolo politico. Draghi ha capito meglio di altri che il Paese è stremato, che il miglior ristoro è il lavoro e che non sarebbero bastati nemmeno i fantasmillardi approvati finora per tamponare ferite ormai emorragiche.

Continua a pag. 35

La Campania torna in arancione ma i contagi restano alti



Si riparte

► Dal 26 aprile riaprono ristoranti e spettacoli all'aperto
Via libera allo sport. Tutti in classe anche alle superiori

Ajello, Capone, Conti, Gentili e Pappalardo alle pag. 2, 3, 5 e 6

1,5 milioni in più tra anziani e sanitari I numeri gonfiati dalle Regioni per avere più dosi di vaccino

Marco Esposito

Al tavolo siede più di un baro. La scelta di far autocertificare a 19 Regioni e a due Province autonome i numeri delle categorie prioritarie per i vaccini porta a risultati errati. La stima è di 1,5 milioni in più tra anziani e sanitari.

A pag. 9

L'inchiesta a Napoli Cento furbetti salta fila nel mirino della procura

Si sono dichiarati disabili per essere chiamati e vaccinati prima degli altri. Sono almeno cento i nomi al vaglio dei Nis, a Napoli.

Chiapparino in Cronaca

Permessi&Divieti Pass per lo stadio e per viaggiare tra zone diverse

Gentili e Scarpa a pag. 3

Le ordinanze Valzer dei colori sotto il Vesuvio record di cambi

Torsello a pag. 7

Le nomine

Sud, la carica di 29 commissari
per ultimare strade e ferrovie

Nando Santonastaso

I 21 milioni di abitanti del Mezzogiorno non resteranno affossati dall'enorme carenza di infrastrutture per i trasporti. O, almeno, lo si spera da ieri con la nomina di 29 commissari straordinari alle opere strategiche.

A pag. 11

I conti

UN DEF OTTIMISTA
MA SENZA RIFORME

Paolo Balduzzi

I conti non tornano: è la prima impressione che si ha sfogliando il Def 2021.

Continua a pag. 34

Chi può godere dei benefici dopo la Consulta Da Zagaria a Paolo Di Lauro i boss che evitano l'ergastolo



Da sin. Francesco Schiavone, Giuseppe Setola e Paolo Di Lauro

Gigi Di Fiore a pag. 13

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?



CRITICO UMORE?



SONNO DISTURBATO?



Dalla ricerca scientifica nasce



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

LAILA

Più spaccio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO
AL TUO FARMACISTA



Il Messaggero



201 € 1,40* ANNO L. 48 N° 109
ITALIA
Sped. in A.P. 02/2010/0012 con L. 4/2004 art. 1, comma 1, D.L. 11/01/04

NAZIONALE



Sabato 17 Aprile 2021 • S. Roberto

IL GIORNO • VATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

21 VACCINI GIORNO PER GIORNO
Dati nominalizzati alla ieri:
329.280
Dati complessivi alla ieri:
14.377.002
Rapporto dal quotidiano
Rispetto al giorno precedente: **+51,9%**
Rispetto alla settimana precedente: **-6,8%**

Il libro postumo
Testi, sonetti e battute:
l'ultimo regalo
di Gigi Proietti
Esce «Ndo cojo cojo»
Satta a pag. 21

1942-2021
Luciano Ventrone
addio all'artista romano
amato da Zeri e Sgarbi
«Caravaggio moderno»
Larcan a pag. 20

Le riaperture di primavera

► Dal 26 aprile tornano le zone gialle: al via i ristoranti con dehors sia a pranzo che a cena
► Scuole in presenza anche in fascia arancione
Si a teatri e cinema, piscine all'aperto a maggio

I rischi nel conto

La sconfitta del partito della prudenza

Luca Ricolfi

Discutiamo, discutiamo pure. Dividiamoci fra "aperturisti" e "chiusuristi". Ripetiamo il mantra secondo cui la salvezza sono i vaccini. Continuiamo a invocare una "data certa" per le riaperture. Però la realtà è che il governo non ha alternative. Verosimilmente sa benissimo che cosa dovremmo fare, ma altrettanto verosimilmente (...) Continua a pag. 23

Effetto Def

L'importanza di non sbagliare sulle riforme

Paolo Balduzzi

I conti non tornano: è questa la prima impressione che si ha sfogliando il Documento di economia e finanza (Def) per il 2021, approvato dal Consiglio dei ministri dello scorso 14 aprile. Il Def è il primo atto formale con cui si inaugura la sessione di bilancio per il triennio 2022-2024. Si tratta naturalmente di un documento preliminare. (...) Continua a pag. 23



In vacanza e allo stadio ma con il pass vaccinale

Servirà il pass vaccinale per spiagge e stadi Da pag. 2 a pag. 5

La bozza del testo nel Pnrr

Il progetto per la «nuova Sanità» che può cancellare i medici di base

ROMA L'annunciata riforma della medicina di prossimità (circa 7,5 miliardi alla salute territoriale), al momento induce a nutrire più timori che speranze. La possibilità che viene paventata è che l'ufficio unico del malato possa far scomparire il medico di famiglia, insieme al rapporto fiduciario che egli garantisce. Malfetano e Melina a pag. 6

Olivetti (Enpam):
«Ma ai pazienti serve il rapporto di fiducia»

ROMA «Il rapporto di fiducia è importante: mi pare impensabile spersonalizzare la salute». Lo dice Alberto Olivetti, presidente Enpam. A pag. 6

Fondi per strade e ferrovie: la spinta per il Centro Italia

► Sbloccate 57 opere per 87 miliardi. Scelti i commissari

Luca Cifoni

Ventinueve commissari straordinari dovranno dare la spinta decisiva a 57 opere pubbliche. Una spinta alla ripresa per il Centro Italia. A pag. 8

La nostra denuncia

La beffa della Cig: l'Inps copre il buco

Bisozzi a pag. 9

Il pasticcio sulla morosa
Cig, fino a 280 euro in meno per sei milioni di lavoratori
L'Inps copre il buco

Dopo Roma-Ajax



Paura Smalling rapinato in casa da uomini armati

ROMA Ancora una rapina in casa di un calciatore della Roma. Stavolta è toccato a Chris Smalling, sequestrato assieme alla moglie. Tagliapietra a pag. 12



BENVENUTI NEL FUTURO

PRIVATE & INVESTMENT BANKING

RENEWABLE ENERGY

DIGITAL & PERSONAL BANKING



Banca del Fucino

Gruppo Bancario Igea Banca

www.bancafucino.it

ARIE! PROTETTO DALLE STELLE

Buongiorno, Arie! Saluti al vostro mese zodiacale che si avvia alla conclusione in una cornice astrale con i colori sgargianti della primavera. È magnifica, soprattutto, la protezione delle stelle sulla vita passionale, mentre risulta intrigante il giallo Mercurio nel vostro segno cui si accompagna il viola di Giove e il rosso di Marte. Come se le stelle volessero riflettere i colori delle nostre regioni...Auguri!

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardare 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 Tattomercato € 1,40 in Abruzzo. Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Mezzogiorno, il Messaggero • Primo Piano Roma € 1,20 nelle province di Bari e Foggia. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40.

-TRX II:16/04/21 2252-NOTTE

il Resto del Carlino

SABATO 17 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Reggio, è stato tra i protagonisti del processo Aemilia

Si pente il boss della 'ndrangheta Nicolino Grande Aracri svela i rapporti con economia e politica

Codeluppi e commento di Boni nel Fascicolo Regionale

DOMANI IN REGALO
SPECIALE WEEKEND + SALUS

ristora
INSTANT DRINKS

L'ora della ripartenza: ecco le date

Il 26 aprile tocca a ristoranti all'aperto, teatri, cinema e musei. Il 15 maggio alle piscine, poi le palestre e dal primo luglio le fiere. Scuole sempre in presenza, salvo che in zona rossa. Spostamenti liberi tra regioni gialle, per le altre serviranno vaccino o tampone

Servizi

da pag. 4 a pag. 7

La decisione "aperturista"

Draghi ha capito che il Paese è allo stremo

Bruno Vespa

Contro ogni attesa, Mario Draghi ha anticipato la liberazione alla Liberazione. L'attività in orario diurno di bar e ristoranti e il via libera a cinema, teatri e musei dal 26 aprile ha collocato il presidente del Consiglio in cima alla lista degli 'aperturisti'. Non è un incosciente e - visto il suo ruolo - non ha agito per calcolo politico. Draghi ha capito meglio di altri che il Paese è stremato, che il miglior ristoro è il lavoro e che non sarebbero bastati nemmeno i fantastamiliardi approvati finora per tamponare ferite ormai emorragiche. L'Italia guarda alle riaperture con due occhi diversi.

Continua a pagina 2

IL PREMIER: «ABBIAMO DECISO DI CORRERE UN RISCHIO CALCOLATO» DAL DEBITO ALLE GRANDI OPERE, VIA ALLA STRATEGIA DEL RILANCIO

BANDIERA GIALLA

Farruggia a pagina 3

Mario Draghi, 73 anni



DALLE CITTÀ

Casalecchio, la madre è grave

Veleno nella pasta Così Alessandro ha ucciso il patrigno

Orlandi a pagina 15 e in Cronaca

Bologna il processo ai mandanti

Strage 2 agosto, le frasi-choc di Paolo Bellini

Bianchi a pagina 11 e in Cronaca

Bologna, manovre al centro

Galletti si smarca: «Amministrative, non mi candido»

Orsi in Cronaca



Compie 94 anni, è il Papa più longevo della storia

La lezione di Ratzinger «Il moralismo non è fede»

Scaraffia a pagina 23



Carlotto Proietti: scriveva tanto, senza regole

«La passione di papà Gigi Era un poeta in libertà»

Bertuccioli a pagina 24

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

CATTIVO UMORE?

SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsule mastiche
a rilascio prolungato

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

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione. Laila è un medicinale registrato presso il Ministero della Sanità. Aut. Min. San. 10505/2000.

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

IL SECOLO XIX

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT in omaggio "Tutto Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Arretrati: ALIEMEROSI, COMPA20/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.manzoniacompany.it

SALGARI, CRANE, D'ANNUNZIO, TURGENEV E POE
Racconti di mare e tempesta
domani gratis il quinto volume

IN ALLEGATO CON IL SECOLO XIX / PAGINA 37



IL SUPPLEMENTO DOMENICALE
Specchio, gli italiani senza sonno
e la suora che salvò Papa Wojtyła

DOMANI A 60 CENTESIMI IL PREZZO DEL GIORNALE



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Crusca	Pagina 8
Crusca	Pagina 15
Crusca	Pagina 16
Crusca	Pagina 16
Crusca	Pagina 16
Crusca	Pagina 16
Crusca	Pagina 16
Crusca	Pagina 16
Crusca	Pagina 16
Crusca	Pagina 16

POSSIBILE MANGIARE IN BAR E TRATTORIE ANCHE LA SERA, MA SOLO ALL'APERTO. SI CONDIZIONATO A CINEMA E TEATRI. SPIAGGE E PISCINE, VIA DAL 15 MAGGIO

Scuole, ristoranti e viaggi: l'Italia riparte dal 26 aprile

Draghi: «Rischio ragionato». Tornano le zone gialle. Un pass consentirà gli spostamenti tra le regioni

L'Italia riparte. Dal 26 aprile tornano alla quasi normalità le scuole, ripartono bar e ristoranti, aperti anche di sera ma solo all'aperto, si può di nuovo circolare tra le regioni, anche se probabilmente con un pass. Riprendono l'attività anche gli spettacoli e si profila la riapertura di spiagge e piscine a partire dal 15 maggio. Lo ha annunciato il premier Mario Draghi, spiegando che l'Italia affronta così «un rischio ragionato», considerando che all'aperto il potenziale contagio pare perdere forza.

SERVIZI / PAGINE 2-7

L'ANALISI

MASSIMO CACCIARI

LE RISPOSTE DELLA POLITICA PER I GIOVANI

Semplificazione, stop all'inflazione normativa, sostegno all'impresa, spesa per formazione e ricerca: questo occorre a coloro che dovranno crescere tra le contraddizioni della globalizzazione. L'ARTICOLO / PAGINA 13

ROLI



SCIENDE L'INDICER

Mario De Fazio

Liguria, i dati migliorano: in tutte le province l'arancione è sbiadito

La Liguria vede la zona gialla a partire dal 26 aprile. L'indice Rt è sceso a 1 e da tutte le Asl giungono segnali di rallentamento del contagio. Sono in arrivo altre 58 mila dosi di vaccino. L'ARTICOLO / PAGINA 7

PRIMA LITE INVITALIA - MITTAL



Acciaierie d'Italia, contrasto tra i soci sul bilancio 2020
Salta l'incontro

Le nozze tra Invitalia e Mittal in Acciaierie d'Italia partono male. La riunione che avrebbe dovuto insediare il nuovo cda presieduto da Franco Bernabè è saltata. Il motivo? «Un contrasto tra i soci - rivela una fonte - Mittal avrebbe voluto che Invitalia sottoscrivesse il bilancio 2020. Ma il socio pubblico non può sottoscrivere un bilancio che non ha gestito e non conosce».

G. FERRARI / PAGINA 14



Il Terzo Valico avanza. Giovannini: ora altre grandi opere

La talpa sfonda l'ultimo diaframma della galleria Serravalle, nel cantiere del Terzo Valico MARCO D'AMICO / MONTICELLI / PAGINE 6-8

IL PROGETTO

Droni in volo e sub fanno il check-up alla posidonia ligure

Silvia Pedemonte

Un drone aereo e uno subacqueo per monitorare lo stato di salute della posidonia in Liguria. La prima indagine è stata fatta a San Michele di Pagana, perla del Tigullio. L'obiettivo è stabilire lo stato di salute delle praterie di tutta la regione. L'ARTICOLO / PAGINA 12

LA RICERCA



La Guardia costiera lancia una app per spiare i cetacei

Lorenza Rapini

Mappare i cetacei e i loro spostamenti? Lo potranno fare tutti con l'app "PlasticFreeGc" della Guardia Costiera. L'ARTICOLO / PAGINA 12

IL LIBRO

De André e Luzi, l'arte di dialogare su parole e musica

Fabrizio De André e Mario Luzi

Caro De André, caro Luzi. Il carteggio tra il cantautore e il poeta è in "Accordi eretici", libro della nuova collana dedicata a Faber dalla casa editrice La nave di Teo e ispirata da Dori Ghezzi e dalla Fondazione Fabrizio De André Onlus. GLI ARTICOLI / PAGINE 36-37

NUOVO BANCO METALLI

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

VIA CORNICIANI 5/7A 010160140
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00
WWW.BANCO-METALLI.COM

BUONGIORNO

La questione è complicata ma spero di venire a capo: Coinbase è una società web, o meglio una piattaforma, dentro cui si acquistano e si vendono monete digitali, cioè monete inventate e messe in circolo su internet. L'altro giorno, poco prima che Coinbase venisse quotata in Borsa, la banca centrale degli Stati Uniti ha definito le monete digitali un puro veicolo di speculazione, ma gli investitori se ne sono infischiat, hanno comprato alla grande e la capitalizzazione ha sfiorato i cento miliardi di dollari. «Hanno quozato il nulla certificato dal nulla», ha detto deliziosamente Giulio Tremonti. Infatti la moneta digitale più famosa è il bitcoin. A inizio pandemia un bitcoin valeva settemila dollari, oggi ne vale sessantatremila: un rendimento strabiliante del 900 per cento. Tutti prevedono la bolla.

Oche e monete

MATTIA FELTRI

Traduzione: un sacco di gente perderà un sacco di soldi ma, siccome intanto continua a sperare di farne, sfida il rischio (altro che Astrazeneca). A proposito, sapere perché diciamo moneta? Perché nella Roma delle origini la zecca sorveva sul Campidoglio a fianco del tempio di Giunone Moneta, e moneta viene da monere, ammonire o avvisare. Il tempio era stato edificato dopo che le oche del Campidoglio - bestie sacre a Giunone, e dunque le uniche risparmiatrici dai romani presi per fame dall'assedio dei Galli - svegliarono gli assediati con il loro poderoso starnazzare, mentre il nemico cercava d'invertire il fatale collo. E Roma - moneta, dunque avvisata - fu salva. E stavolta la morale è davvero facile facile: di oche che avvisano ce ne sono ancora, ma niente si può contro la moneta di oche più oche.

NUOVO BANCO METALLI

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

VIA CORNICIANI 5/7A 010160140
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00
WWW.BANCO-METALLI.COM

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Corte costituzionale
Norme illegittime,
cancellate anche
le vecchie sanzioni
amministrative



Giovanni Negri
— a pagina 30

Terzo settore
Orlando: presto
notifica a Bruxelles
del nuovo
regime fiscale

Maria Carla De Cesari
— a pagina 38



**Buona Spesa
Italia!**

XETRA DAX **15459,75** +1,34% | FTSE MIB **24744,38** +0,88% | €/S **1,1986** +0,13% | SPREAD BUND 10Y **101,30** -0,80 | Indici & Numeri → p. 31 a 35

LA RIPARTENZA

**In Cina Pil da record:
+18,3% nei primi tre mesi
Borse ai massimi spinte
dalla super liquidità**

L'economia cinese è cresciuta del 18,3%, su base annua, nel primo trimestre del 2021. Ad alimentare la ripresa ha contribuito, dopo la grave crisi di inizio 2020, la forte domanda nazionale ed estera. Per il ministro alla Transizione ecologica, Roberto Cingolani, intervenuto al summit italo-cinese sullo sviluppo sostenibile, «le aziende dei due Paesi possono collaborare con successo» in campi come l'economia circolare. Borse ai massimi, spinte dalla super liquidità. In Europa la migliore è stata Francoforte (+1,34%). **Longo, Cellino, Fatiguso, Dominelli** — alle pagine 2 e 3



Auto Shanghai 2021. Nella megacittà cinese, dal 21 al 28 aprile, si terrà il primo salone post pandemico dell'automobile. In vetrina tante vetture elettriche sia made in China sia di case come di Toyota (nella foto), Audi, Volkswagen e Mercedes

Draghi: «Riaprire rischio ragionato, il Def scommessa sul debito buono»

Ripartenza

Tra dieci giorni riaprono
bar, ristoranti, cinema,
teatri, scuole e università

Dal 26 aprile riapriranno ristoranti, bar, attività culturali, scuole e università. È la scelta sofferta ma «unanime» annunciata dal premier Draghi, affiancato dal ministro Speranza, dopo la riunione della Cabina di regia. «È un rischio ragionato. Si può guardare al futuro con prudente ottimismo, con fiducia» ha detto Draghi. Il rischio si accompagna alla «scommessa» contenuta nel Documento di economia e finanza: accumulare altro «debito buono» per spingere la crescita del Paese nei prossimi anni. Se funzionerà, non serviranno correzioni di bilancio e il debito scenderà per effetto della crescita. **Fiammeri** — a pag. 5

EFFETTI COLLATERALI

La guerra al Covid
diventa guerra
tra i produttori
dei vaccini

Francesca Cerati
— a pagina 8

GERMANIA

Troppi contagi:
nuovo lockdown
Merkel vaccinata
con AstraZeneca

Isabella Bufacchi
— a pagina 8

GRANDI LAVORI

**Strade, ferrovie,
porti: arrivano
i commissari
per 57 opere**

Giorgio Santilli
— a pag. 6

Verzo Valico. Aumentata
velocità Milano-Genoa

Marco Morino
— a pag. 16

«Piano da 4 miliardi per l'agroalimentare: più innovazione e contratti di filiera»

Intervista

STEFANO PATUANELLI

Il ministro illustra risorse
e linee di azione per il settore
inserite nel Recovery plan

Spinta sull'innovazione; adeguamento delle infrastrutture irrigue; rilancio dei contratti di filiera. Sono le principali linee d'azione sull'agroalimentare previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnr) secondo quanto spiega in un'intervista al Sole 24 Ore il ministro per le Politiche agricole, Stefano Patuanelli. Una partita che per l'agroalimentare made in Italy vale almeno 4 miliardi. «L'agricoltura aveva già beneficiato di importanti ricadute di Transizione 4.0», spiega Patuanelli - adesso possiamo compiere un decisivo passo verso l'agricoltura 5.0». **Giorgio Dell'Orefice** — a pag. 14

1,3

MILIARDI DI EURO
È la spesa del gruppo elettrico italiano per aumentare dal 65 all'82% la partecipazione nel capitale della controllata cilena Enel Americas

ENERGIA

Enel, adesioni
oltre le attese
per l'Opa sulla
controllata
sudamericana

Laura Serafini — a pag. 25

501

MILIONI DI EURO
Utile netto di Fca Bank nel 2020. È la joint venture tra Fiat Chrysler e Credit Agricole. Pisa ha invece alleanze con Santander e Bnp Paribas.

IL RISIKO DELL'AUTO

Stellantis
studia
il riassetto
del credito
al consumo

Carlo Festa — a pag. 27

PANORAMA

TITOLI DI STATO

**BTP Futura, lunedì
terzo collocamento
Rendimenti
fino all'1,77%**

Terza emissione del BTP Futura dal 19 al 23 aprile. Previsti rendimenti fino all'1,77% con il doppio premio fedeltà. Tassi minimi fra lo 0,75 e il 2% per il primo BTP in emissione lunedì. Bonus fino all'1,2% per i primi otto anni e fino al 4,8% per i secondi otto. Le due precedenti emissioni hanno raccolto 6,1 e 5,7 miliardi. — pag. 24

FALCHI E COLOMBE

**CRIPTOVALUTE
E MADOFF: DUE
FACCE, STESSA
MEDAGLIA**

di Donato Masciandaro
— a pag. 2

AMMORTIZZATORI SOCIALI

**Inps e Ministero eliminano
il buco Cig di fine marzo**

La Cig del decreto Sostegni potrà decorrere dal 29 marzo, mentre quella della legge di Bilancio decorre dal 4 gennaio. Così il periodo 26-31 marzo non sarebbe più senza copertura. — a pag. 30

TELEFONIA MOBILE

**Elettromagnetismo: verso
la revisione delle norme**

Innalzare i limiti relativi all'elettromagnetismo degli impianti di telefonia mobile, per adeguare la normativa italiana a quella dei principali Paesi Ue. Se ne starebbe discutendo a livello governativo. — a pag. 35

Motori 24



Zero emissioni
Mercedes EQS
e Audi Q4, sfida
elettrica premium

Cianfione e Pini — alle pagine 17 e 18

Food 24

Consumi

Carne di agnello:
gli italiani scelgono
le produzioni Igp

Emiliano Sgambato — a pag. 20

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE
1 mese a 1€. Per info:
ilssole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 17 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 105 - € 1,20
Sant'Innocenzo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Cicerone 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 Faleria a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-4990

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

DAL 26 APRILE

L'Italia riapre un po' alla volta

Prima i ristoranti all'aperto che nelle zone gialle potranno aprire a cena fino al coprifuoco

Poi tocca a piscine e palestre e piano piano anche agli altri
Tutti a scuola, ma non in rossa

Servirà ora un pass vaccinale per muoversi fra le regioni
Più lenti di prima i nuovi ristori

Il Tempo di Osho

SuperMario salva Speranza dagli artigli di Salvini



Pietrafitta a pagina 2

... Dal 26 aprile l'Italia comincia ad allentare le restrizioni anti-Covid. Nelle regioni in fascia gialla via libera ai ristoranti anche la sera (ma solo all'aperto) e agli sport di contatto.

Carta e De Leo alle pagine 2 e 3

L'editoriale

Draghi ha imparato l'arte di dare ragione a tutti

DI FRANCO BECHIS

Se non si chiamasse Mario Draghi e avesse la sua lunga storia alle spalle, il premier italiano potrebbe sembrare il figlio prediletto di Gianni Letta. Gli assomiglia molto, e ha quello stile inconfondibile: (...)

Segue a pagina 5

L'ordinanza svela i traffici in Toscana

Soldi, favori e 'ndrangheta L'inchiesta che travolge il Pd

DI FRANCESCO STORACE

I Pd toscano non può certo strillare alla macchina del fango. Che semmai ha messo in azione - il fango e non la macchina - con un'azione criminale che vede la 'ndrangheta protagonista assieme a lorcompagni in una serie incredibile di illeciti sui rifiuti. (...)

Segue a pagina 9

Negli ambulatori del Lazio rinviati le vaccinazioni. Caos dati: scomparsi 33.395 over 80 I medici di base sono rimasti senza fiale

Nel quartiere Don Bosco
«Sei la spia del prof»
Picchiato da 7 studenti

Ricci a pagina 21

... I medici di base del Lazio non hanno più fiale e sono costretti a rinviare le vaccinazioni che erano in programma in questi giorni. Ma c'è caos anche sui numeri degli over80. Nel giro di una settimana, infatti, secondo i report del commissario Figliuolo, nella regione sono «scomparsi» ben 33.395 nonni.

Sbraga a pagina 15

Concorsopoli
Scandalo in Regione
Congelate le assunzioni

Magliaro a pagina 17

Banditi nella sua villa sull'Appia Una notte da incubo per il romanista Smalling



Parboni a pagina 19



NOVA HISTORICA
chiedi in OMAGGIO una copia al 333.675.95.74
Direttore Massimo Magliaro
PAGINE Srl Via Gregorio VII, 160 - 00165 ROMA
Tel. 06 45468600 mail: luciano.lucanini@pagine.net



buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo
Dico la verità: ho perso il conto di quante volte «Il Commissario Montalbano», dovuta alla grandissima penna di Andrea Camilleri, è stato replicato. Ma è giusto così, è giusto cioè che una storia ben fatta, straordinariamente interpretata, venga riproposta. Sempre meglio un Montalbano «d'annata» che una fiction tirata via, con attori al limite della improvvisazione. L'ultima volta che Zingaretti-Montalbano è comparso sugli schermi di Raituno è stato il 14 aprile, alle 21.25, con l'episodio «Salvo amato, Livia mia!». (...)

Segue a pagina 25

Sabato 17 Aprile 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 89 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



10 IL MIO 110% QUOTIDIANO
General contractor, costi non sempre detraibili
Poggiani a pag. 33

PARLA DERIGON
Versamenti fiscali concordati tra fisco e imprese
Bartoli pag. 29

Chicco Testa: è urgente una strategia sulla gestione dei rifiuti (anche Covid) parallela a quella energetica
Carlo Valentini a pag. 6

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

LUNEDÌ IN EDICOLA
Italia Oggi
Quotidiano di 110%
10.4.17
9 771120 60007

Covid, lo sport è in ginocchio

*Una società su dieci non riaprirà: i costi sono diventati non più sostenibili
Nel 2020 il 61% ha riportato perdite del volume d'affari superiori al 50%*

Damiani a pag. 37

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Mario Draghi presidente del Consiglio è coerente con il Mario Draghi banchiere ed economista? C'è un modo semplice per verificarlo e apprezzarlo o criticarlo. Rileggere la sua analisi su come una pandemia come quella in atto, che effetti produce e quali sono i rimedi in tutti i campi, da quello sanitario a quello economico. L'analisi è stata pubblicata sul *Financial Times* del 25 marzo di un anno fa. E rileggerla, qui sotto, equivale a leggere un programma di governo, non solo italiano ma europeo, constatando come Draghi presidente del Consiglio sia assolutamente coerente con le idee di allora. Ma come succede spesso, rileggere è un esercizio molto utile anche per capire qual è il punto di arrivo del disegno di Draghi, scoprire come e quanto abbia fatto finora sia solo una piccola parte del disegno, basato su concetti profondi e radicali su come non si debba avere paura del debito pubblico, che serve anche perché le perdite accumulate dalle aziende valide «... non compromettono la loro capacità di investire in seguito. E, se

continua a pag. 2

l'epidemia del virus e le chiusure che ne derivano dovessero durare, potrebbero realisticamente rimanere in attività solo se il debito contratto per mantenere le persone al lavoro durante quel periodo fosse alla fine cancellato. O i governi compensino i mutuatari per le loro spese, o quei mutuatari falliranno e la garanzia sarà risarcita dal governo...». Con ciò, si capiscono l'ulteriore scostamento di bilancio appena approvato e la nuova logica degli aiuti alle imprese. Ma nel testo che segue c'è molto di più, già delineato e che presto si materializzerà.

Siamo di fronte a una guerra contro il coronavirus e dobbiamo mobilitarci di conseguenza

di Mario Draghi

La pandemia di coronavirus è una tragedia umana di proporzioni potenzialmente bibliche. Molti oggi vivono nella paura per la loro vita o sono in lutto per i loro cari. Le azioni intraprese dai governi per ec-

Per Garattini dai vaccini rischi bassi a fronte di morti certe

Rucella a pag. 8



DIRITTO & ROVERSCIO

È chiaro che l'Europa deve continuare a collaborare con gli Usa. Ma è anche vero che Washington non può pretendere che i paesi europei diventino il suo serbatoio. Ad esempio, l'impedire non minaccia d'ogni genere che la Germania completi il contenzioso metanodato che la unisce alla Russia e che è già stato realizzato per il 95% è un gesto di buona fructuosa che non tiene conto delle legittime e possibili scelte democraticamente assunte di un paese alleato ma non certo saccabbe. Si deve poi tener conto che l'eventuale non aumento dell'importazione di gas dalla Russia, connesso al blocco del metanodato oggi quasi completato, aumenterebbe corrispondentemente la possibilità per gli Usa di collocare in Europa il gas liquefatto ottenuto dai suoi nuovi giacimenti di scisti bituminosi che invece resterebbe in parte inesplorato. Con Washington vale quindi il motto: «Dagli amici mi guardi l'occhio che dai nemici mi guarda un».

CON +
me
AL SICURO

Mascherina FFP2 Karina ITL4 - Realizzata interamente in Italia.

Real Care
CON ME+ AL SICURO
Proteggere e migliorare la salute e la vita delle persone.

Real Care Srl
Via Dell'Industria 6, 41039 San Cesario S/Paolo (MO) - info@realcare.it - P.iva IT 03234240362 - www.realcare.it
Distributore Medico Sanitario Srl
Via Bravante 5/L 01039 Roma - info@spesimedicosanitario.com - P.iva IT 0418110104 - www.spesimedicosanitario.com

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50.
Con «La stampa dello sport» a € 0,50 in più.

LA NAZIONE

SABATO 17 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Toscana, Giani toglie le funzioni a Gori. Strada dei veleni, l'allarme dei geologi

Il clan, la politica e gli affari Salta il capo di gabinetto

Baroni, Brogioni, Caroppo e Pistolesi nel Fascicolo Regionale



L'ora della ripartenza: ecco le date

Il 26 aprile tocca a ristoranti all'aperto, teatri, cinema e musei. Il 15 maggio alle piscine, poi le palestre e dal primo luglio le fiere
Scuole sempre in presenza, salvo che in zona rossa. Spostamenti liberi tra regioni gialle, per le altre serviranno vaccino o tampone

Servizi

da pag. 4 a pag. 7

La decisione "aperturista"

Draghi ha capito che il Paese è allo stremo

Bruno Vespa

Contro ogni attesa, Mario Draghi ha anticipato la liberazione alla Liberazione. L'attività in orario diurno di bar e ristoranti e il via libera a cinema, teatri e musei dal 26 aprile ha collocato il presidente del Consiglio in cima alla lista degli 'aperturisti'. Non è un incosciente e - visto il suo ruolo - non ha agito per calcolo politico. Draghi ha capito meglio di altri che il Paese è stremato, che il miglior ristoro è il lavoro e che non sarebbero bastati nemmeno i fantasmillardi approvati finora per tamponare ferite ormai emorragiche. L'Italia guarda alle riaperture con due occhi diversi.

Continua a pagina 2

IL PREMIER: «ABBIAMO DECISO DI CORRERE UN RISCHIO CALCOLATO»
DAL DEBITO ALLE GRANDI OPERE, VIA ALLA STRATEGIA DEL RILANCIO



Mario Draghi,
73 anni

BANDIERA GIALLA

Farruggia a pagina 3

DALLE CITTÀ

Firenze

Via libera a Pitti Uomo Sfilate a luglio

Mugnaini in Cronaca

Firenze

Sos vaccini Il numero verde fa il pienone

Servizi in Cronaca

Firenze

Rifiuti, raccolta porta a porta La rivoluzione non piace

Conte in Cronaca



Compie 94 anni, è il Papa più longevo della storia

La lezione di Ratzinger «Il moralismo non è fede»

Scaraffia a pagina 23



Carlotta Proietti: scriveva tanto, senza regole

«La passione di papà Gigi Era un poeta in libertà»

Bertuccioli a pagina 24

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

CATTIVO UMORE?

SOMNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

50mg capsule mastiche
a rilascio prolungato

NUOVO FARMACO CON ESTRATTO **Silexan®**
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale: usare con cautela. (CSP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Aut. Min. 10/05/2020.



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 91

Sabato 17 aprile 2021

D

Oggi con Robinson, De in regalo il libro *La Grande Poesia* in Italia € 2,50

IL PIANO DELLA RIPRESA

L'Italia apre, scommessa di Draghi

Dal 26 aprile in zona gialla bar e ristoranti solo sui tavoli esterni pure a cena. Teatri e cinema con metà posti o nelle arene. Mille spettatori negli stadi. Un pass per spostarsi tra le Regioni. Il presidente del Consiglio difende Speranza: "Critiche infondate". Salvini esulta: abbiamo impedito le chiusure

Il premier: "Giusto fare debito". Sbloccati 57 cantieri: lavoro per 100 mila

Il commento

La stagione della doppia responsabilità

di Francesco Bei

È una doppia scommessa quella lanciata ieri da Mario Draghi al termine di una settimana di svolta, sia sul piano delle graduali riaperture e del ritorno alla vita, sia su quello della ripresa economica.

a pagina 29

Il personaggio

Nel fortino assediato del ministro che si sente Totò

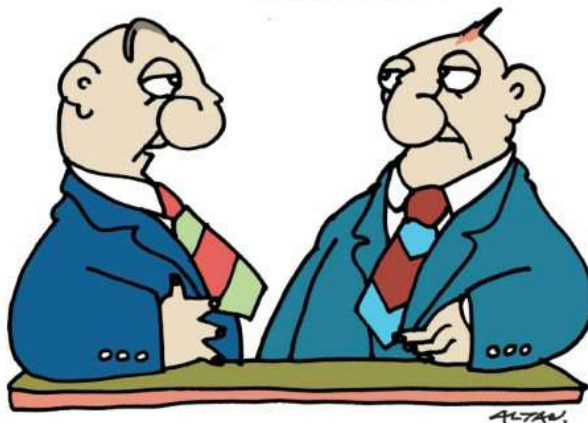
di Francesco Merlo

Ma Speranza è soprattutto il bravo ragazzo che si fa male da solo, il ministro della Salute che si rovina la salute, l'extramagro che - incredibile - ha perso una decina di chili ed è ridotto pelle e ossa. È il seccellone "doverista" tutto nervi e fogli di carta.

a pagina 9

Altan

APRIAMO. E SE I BUOI SCAPPANO?



ALTAN

Il dossier

Quando e come ecco il calendario di via libera e limiti

di Bocci e Giannoli

alle pagine 4 e 5

L'Italia si prepara a ripartire gradualmente da lunedì 26 aprile. Prima la scuola e le attività all'aperto, ristoranti compresi. Ci sarà un pass per gli spostamenti tra Regioni e per partecipare ad alcuni eventi. Il premier Mario Draghi: «È un rischio ragionato».

di Ciriaco, Cuzzocrea Mania, Petrini e Vecchio
da pagina 2 a 8 con un commento di Paolo Di Paolo a pagina 28

La vice di BioNTech

«Con la mia arma anti-Covid sfiderò il cancro»

di Giuliano Aluffi

a pagina 10

Economia

La carbon tax ora fa paura a Pechino

di Andrea Bonanni

Dopo molto parlare, molte promesse e polemiche, la questione ambientale comincia a mordere nella realtà della geopolitica mondiale. La Cina è stata protagonista di una doppia partita.

a pagina 29

Biden, l'Europa e la trappola della diversità

di Carlo Bastasin

Alla fine dell'anno, all'economia dell'area euro mancheranno 500 miliardi rispetto al Pil previsto prima della pandemia. Per raggiungere la piena occupazione, i miliardi che mancheranno sono il doppio.

a pagina 28

GLF Editori Laterza



«Una nuova trascinante visione su come costruire un futuro desiderabile».
THE NEW YORK TIMES



Valeria Imbrogno e DJ Fabo

«Un telefono bianco per il fine vita in ricordo di Fabo»

di Maria Novella De Luca

a pagina 20

Le storie

«Stop al catcalling» La Francia schedi i quartieri molesti

di Anaïs Ginori

Abbiamo tutte vissuto storie come questa che restano impresse nella memoria». La ministra Marlène Schiappa ha raccontato in tv di come sia stata avvicinata con battute volgari, fischiate in strada e di quando sui mezzi pubblici un uomo aveva cominciato a pedinarla.

a pagina 17



Scomazzon, Montorsi e Mendoza

Tre ragazze dietro il motore della Ferrari

di Alessandra Retico

a pagina 37

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982233 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Moriconi & C.
Milano - via Hervey, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: publicit@amoriconi.it

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

con La Grande Scienza Disney € 10,40

N2

Chicago Il ragazzo ucciso aveva le mani alzate
Rabbia contro la polizia. Biden: adesso basta

FRANCESCO SEMPLINI - P. 15



Cuba A 60 anni dalla Baia dei Porci
in pensione Raul Castro e i "barbudos"

EMILIANO GUANELLA E FRANCESCO OLIVO - PP. 16 E 17



LA STAMPA

SABATO 17 APRILE 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) ■ ANNO 155 ■ N. 105 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE N. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DGB - TO ■ www.lastampa.it

GNN

ENTRO L'ESTATE RITORNO ALLA NORMALITÀ, SE I DATI LO PERMETTERANNO. LITE GIORGETTI-SPERANZA, POI LA MEDIAZIONE

Draghi riapre l'Italia

Scuole, ristoranti, bar, palestre, cinema: si parte il 26 aprile. Il premier: "Rischio ragionato, ora scommettiamo sulla crescita economica"

IL COMMENTO

NUOVA STAGIONE E NUOVI DOVERI

MARCELLO SORGI

C'è la parola «gradualità», ripetuta insistentemente. C'è il «rischio ragionato», che il governo si assume, a patto che anche i cittadini ne siano consapevoli. C'è la prudenza obbligatoria dei comportamenti. Una settimana fa aveva detto che non era in condizioni di fissare la data delle riaperture.

CONTINUA A PAGINA 21

LA SANITÀ

CAMBIO DI PASSO CON I VACCINI

EUGENIA TOGNOTTI

Non è, e non poteva essere un liberisti. Ma c'è il tanto per guardarsi, tutti, con fiducia al 26 aprile, come un giorno di «quasi» liberazione. Niente azzardi. Libertà «ragionata» e basate sui numeri che inducono a moderato ottimismo.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ECONOMIA

COSA SIGNIFICA "DEBITO BUONO"

VERONICA DE ROMANIS

Nella conferenza stampa di ieri il premier Mario Draghi è tornato a parlare di debito buono. Ossia quel debito che aumenta la capacità produttiva dell'economia. La sfida da vincere, infatti, è quella della crescita.

CONTINUA A PAGINA 21



EPA, ROBERTO MONTALDO

LE INTERVISTE

Boccia: bene il premier non mi fido di Salvini

MAURIZIO TROPEANO

Francesco Boccia, l'ex ministro per gli Affari regionali a cui Enrico Letta ha affidato il dossier delle comunali, ha incontrato i dirigenti dem di Torino. - P. 6

Zaia: ha vinto la Lega con l'aiuto delle Regioni

ALBERTO MATTIOLI

Con tutte le prudenze del caso, Luca Zaia, presidente leghista della Regione Veneto, comincia finalmente a vedere la luce in fondo al tunnel. - P. 7

IL CRONOPROGRAMMA

26 aprile

- Bar e ristoranti in tutte le regioni a pranzo e a cena (all'aperto)
- Mobilità Libera nelle regioni gialle Con pass nelle arancioni e rosse
- Scuola Nelle regioni gialle e arancioni Nelle rosse, superiori in Dad al 50%
- Sport All'aperto, anche di contatto
- Spettacoli All'aperto nelle regioni arancioni e rosse Nelle gialle anche al chiuso (50% dei posti)

1 Maggio

- Stadi (fino a 1.000 spettatori)

15 Maggio

- Piscine e terme all'aperto
- Spiagge

1 Giugno

- Bar e ristoranti anche al chiuso
- Piscine e palestre anche al chiuso

1 Luglio

- Fiere e grandi eventi

LA LETTERA

Agnelli: da artista vi dico i sostegni non bastano

MANUEL AGNELLI

Oggi una delegazione di artisti della musica, del cinema e del teatro parteciperà alla manifestazione di piazza del Popolo per dare voce ai lavoratori dello spettacolo. - P. 8

L'ANALISI

UNA GRANDE POLITICA PER I GIOVANI

MASSIMO CACCIARI

Dovremmo affrontare la pandemia come segno rivelatore di una condizione culturale e sociale che coinvolge tutte le dimensioni della nostra vita. Allora, forse, potremmo anche uscire "migliori", come qualche anima bella continua a predicare. Non è la diffusione planetaria del virus, i moltiplicarsi delle sue varianti, l'anarchica varietà nei modi di affrontarlo un fenomeno clamoroso dell'assenza di ogni "governo" nei processi di globalizzazione? Governare un processo significa comprendere la stretta interdipendenza tra le sue facce e, grazie a una tale conoscenza, essere in grado per quanto possibile di prevenire le conseguenze delle contraddizioni che inevitabilmente ne sorgono. In questo caso specifico, i nesi tra disastro ambientale e politiche in campo medico-sanitario sono rimasti ignorati o, comunque, non praticamente affrontati. Il "governo" insegue l'emergenza, frena, tampona e rimedia quando va bene. Magari lo "stato di emergenza" in cui viviamo fosse l'espressione di un "piano" di deriva autoritaria? "Temo" che a crederlo lo si nobiliti troppo e che si tratti invece soltanto di impreparazione e impotenza. Anche la combinazione sempre più allarmante tra conclamata debolezza delle democrazie rappresentative e pulsioni decisionistiche mi sembra tanto più pericolosa.

CONTINUA A PAGINA 21

OGGI LA 2ª USCITA: PAPERINO E I MUTAMENTI CLIMATICI

LA GRANDE SCIENZA Disney



BUONGIORNO

La questione è complicata ma spero di venire a capo: Coinbase è una società web, o meglio una piattaforma, dentro cui si acquistano e si vendono monete digitali, cioè monete inventate e messe in circolo su internet. L'altro giorno, poco prima che Coinbase venisse quotata in Borsa, la banca centrale degli Stati Uniti ha definito le monete digitali un puro veicolo di speculazione, ma gli investitori se ne sono infischiat, hanno comprato alla grande e la capitalizzazione ha sfiorato i cento miliardi di dollari. «Hanno quotato il nulla certificato dal nulla», ha detto deliziosamente Giulio Tremonti. Infatti la moneta digitale più famosa è il bitcoin. A inizio pandemia un bitcoin valeva settemila dollari, oggi ne vale sessantatremila: un rendimento strabiliante del 900 per cento. Tutti prevedono la bolla. Traduzione: un

Oche e monete

MATTIA FELTRI

sacco di gente perderà un sacco di soldi ma, siccome intanto continua a sperare di farne, sfida il rischio (altro che Astrazenece). A proposito, sapete perché diciamo moneta? Perché nella Roma delle origini la zecca sorgeva sul Campidoglio a fianco del tempio di Giunone Moneta, e moneta viene da monere, ammonire o avvisare. Il tempio era stato edificato dopo che le oche del Campidoglio - bestie sacre a Giunone, e dunque le uniche risparmiate dai romani presi per fame dall'assedio dei Galli - svegliarono gli assediati con il loro poderoso stamazzare, mentre il nemico cercava d'invadere il fatale colle. E Roma - moneta, dunque avvisata - fu salva. E stavolta la morale è davvero facile facile: di oche che avvissano ce ne sono ancora, ma niente si può contro la moneta di oche più oche.





VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard

BORSA LA RISCOSSA DELLE VENTI PUBLIC COMPANY

IN ALLEGATO

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



Cross

LA RIVOLUZIONE
L'ARTE
DIGITALE?



VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard

€ 5,50*

Sabato 17 Aprile 2021 Anno XXXIII - Numero 978

MF il quotidiano dei mercati finanziari

Classedizioni

Spedizione in A.E. art. 1 e L. 66/04, DCB 161040

PARLA NAVA SUL RECOVERY BRUXELLES AIUTERÀ L'ITALIA, ASSICURA IL CAPO DELLE RIFORME UE

Italia avanti con Fisco e Pa

MANAGER *Nell'anno del Covid i vertici delle 40 maggiori società di Piazza Affari hanno guadagnato il 20% in meno. Da Manley a Elkann, da Cimbri a Descalzi: la classifica dei più pagati*

Maxi Stipendi

*Chi se l'è tagliato
e chi invece no*

ORSI & TORI

DI PAOLO PAVARINI

Mario Draghi presidente del Consiglio è coerente con il suo modo di fare. C'è un modo semplice per verificarlo e apprezzarlo o criticarlo. Rileggere la sua analisi su cos'è una pandemia come quella in atto, che effetti produce e quali sono i rimedi in tutti i campi, da quello sanitario a quello economico. L'analisi è stata pubblicata sul *Financial Times* del 25 marzo di un anno fa. E rileggerla, qui sotto, equivale a leggere un programma di governo, non solo italiano ma europeo, constatando come Draghi presidente del Consiglio sia assolutamente coerente con le idee di allora. Ma come succede spesso, rileggerla è un esercizio molto utile anche per capire qual è il punto di arrivo del disegno di Draghi, scoprire come e quanto abbia fatto finora sia solo una piccola parte del disegno, basato su concetti profondi e radicali su come non si debba avere paura del debito pubblico, che serve anche perché le perdite accumulate dalle aziende valide «... non

compromettano la loro capacità di investire in seguito. E, se l'epidemia del virus e le chiusure che ne derivano dovessero durare, potrebbero realisticamente rimanere in attività solo se il debito contratto per mantenere le persone al lavoro durante quel periodo fosse alla fine cancellato. O i governi compensano i mutuatari per le loro spese, o quei mutuatari falliranno e la garanzia sarà risarcita dal governo...». Con ciò, si capiscono l'ulteriore scostamento di bilancio appena approvato e la nuova logica degli aiuti alle imprese. Ma nel testo che segue c'è molto di più, già delineato e che presto si materializzerà.

Siamo di fronte a una guerra contro il coronavirus e dobbiamo mobilitarci di conseguenza

di Mario Draghi

La pandemia di coronavirus è una tragedia umana di proporzioni potenzialmente bibliche. Molti oggi vivono nella paura per la loro vita o sono in lutto per i loro cari. Le azioni intraprese dai governi per evitare che i nostri sistemi sanitari siano sopraffatti sono coraggiose e





SM

Studio Temporary Manager

SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

VUOI RILANCIARE E RIORGANIZZARE LA TUA AZIENDA? IL TEMPORARY MANAGER È LA SOLUZIONE IDEALE

Studio Temporary Manager™ S.p.A., si occupa di progetti aziendali di riorganizzazione, miglioramento, sviluppo e rilancio aziendale. È presente attualmente in 25 aziende italiane con 42 Temporary Manager selezionati e di fiducia, supportati dai Partner dello Studio in appositi Comitati Esecutivi fino al successo della missione.

Studio Temporary Manager si occupa in particolare di:

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

VERONA

MILANO

TORINO

ROMA

BRESCIA

BOLOGNA

ANCONA

www.temporarymanager.info

I' incontro

Spazi troppo ristretti i pescasportivi chiedono l' accesso alla diga foranea

Il Comune si farà carico delle esigenze del migliaio di appassionati. Ora sono solo quattro le zone autorizzate

ROBERTO COVAZ

Monfalcone città di mare che nasconde il mare ai pescasportivi. Un migliaio gli appassionati che chiedono di poter utilizzare ulteriori spazi per la pesca da terra in aggiunta a quelli autorizzati. Che, oltre al punto finale del canale Valentinis, si trovano nel bacino: sulla riva vicino al silos Casillo, sull' riva settentrionale dell' isola dei Bagni e alla fine del pontile della Lega Navale in una zona che i vecchi cantierini chiamavano "Corea".

Il sindaco Anna Maria Cisint si è fatta carico del problema e ha predisposto la convocazione di un tavolo per risolvere le problematiche legate alla pesca sportiva da riva. Cisint ha ricevuto in municipio i rappresentanti dei pescasportivi (Hobby Pesca di Monfalcone, Arte Pesca Ronchi, associazione Pescatori dilettanti e Pescatori non professionisti di Monfalcone) che lamentano l' impossibilità di praticare lo sport e la pesca sportiva da riva perché mancano gli spazi idonei. In videochiamata era presente anche Francesco Ruscelli, direttore della Federazione italiana operatori pesca sportiva.

Le proposte avanzate al sindaco richiedono la possibilità di estendere la concessione demaniale sulla banchina di fronte alla Casillo, regolamentando nel contempo l' ingresso ai soci, di poter accedere alla diga foranea realizzando un accesso agevole; ed altre richieste da regolamentare per poter utilizzare maggiori specchi acquei rispetto ai quattro consentiti oggi.

L' estensione delle aree di pesca sportiva consentirebbe di riprendere i corsi per bambini, un po' agonizzanti, «opportunità che ha una valenza sociale ed aggregativa, nonché di consolidare l' attività con gli adulti», commenta il sindaco che si è fatta subito carico di questo fabbisogno e ha incontrato il comandante della Capitaneria e l' assessore regionale al Demanio, Sebastiano Callari. Entrambi hanno dato disponibilità anche ad ampliare le aree «e per questo ringrazio sia l' uno che l' altro», ha dichiarato il sindaco, ricordando che il Comune di Monfalcone ha poca competenza in merito ma volendo da subito porsi nella direzione di trovare una soluzione aggregando tutti i soggetti coinvolti, «perché la pesca è una realtà importante di Monfalcone».

Dall' incontro è emersa l' esigenza di convocare un tavolo che si svolgerà entro la fine di aprile, al quale saranno presenti oltre agli interessati anche un rappresentante dell' **Autorità di sistema** che ha a carico la diga foranea e altre aree nella zona della cassa di colmata, regione e capitaneria.

«Il tavolo si porrà l' obiettivo di risolvere le difficoltà e trovare le modalità amministrative per venire incontro alle associazioni e rendere compatibili le esigenze dei praticanti con le normative in essere. Coinvolgeremo in quell' occasione anche il direttore Fipesca Ruscelli perché già esistono delle esperienze in Italia che hanno affrontato e risolto le questioni», conclude il sindaco.

Quanto ai pescasportivi sono un vero e proprio esercito. Apd Monfalcone 25 iscritti; 142 Casoneri Panzano, 18 La Darsena, 260 circolo nautico Canale Valentinis, 90 Punta Barene Staranzano, 25 Lega Navale, 250 canale Locovaz Monfalcone. Totale 810 tesserati e circa 300 pescatori abituali non iscritti a società.





gli investimenti sullo scalo

Undici milioni per le infrastrutture di Portorosega

Dal potenziamento della ferrovia alla nuova rete fognature Importante l'elettrificazione della banchina a cura del Consorzio

GIULIO GARAU

Poco più di 11 milioni per le infrastrutture del porto di Monfalcone. Questa la somma dei vari finanziamenti per le opere necessarie per adeguare lo scalo e renderlo più efficiente per i traffici, le operazioni di sbarco e imbarco e le movimentazioni logistiche.

Non ci sono da ultimare soltanto i piazzali o gli impianti di illuminazione, bisogna completare la rete di scarico delle acque reflue e intervenire sul fascio di binari della rete ferroviaria interna ed esterna al porto, fino all'elettrificazione della banchina. Una parte dei fondi arriverà da finanziamenti europei e dal bilancio dell' **Autorità di sistema** portuale del mar Adriatico orientale, quattro milioni invece da un nuovo fondo stanziato dalla Regione. A gestire i lavori in porto che dovranno essere conclusi entro i prossimi 3 anni il Consorzio economico della Venezia Giulia, braccio operativo della Regione.

A decidere sulle priorità in ogni caso dovrebbe essere un tavolo, che verrà convocato entro la fine di aprile, tra **Autorità di sistema**, Regione, Comune e Consorzio. Il prossimo appuntamento intanto è come annunciato la vendita di una parte dei binari del raccordo che si trova all'interno dello scalo. La prossima settimana è stata fissata ufficialmente la partenza dell'iter di vendita dal Consorzio all' **Autorità di sistema**. Già fissato il prezzo della cessione, circa 4 milioni di euro. Una scelta precisa dell'Authority per avere una gestione complessiva delle aree portuali. Tornando invece al tavolo che deciderà le priorità, si tratta di un appuntamento tecnico, si sa già in anticipo che dovrà essere affrontata la partita della rete fognaria del porto per evitare condotte a mare utilizzano anche impianti di depurazione delle sostanze oleose trasportate dalle acque reflue. Un'opera alquanto costosa e la stima della spesa si aggira almeno attorno ai 2 milioni di euro. L'altro punto riguarda tutti gli adeguamenti del fascio di binari, soprattutto al varco 2 del porto. Ci saranno implementazioni tecnologiche, ripristini. E bisogna intervenire anche sulla pesa ferroviaria. Lavori che verranno condotti in parallelo con le opere di ripristino e riparazione del manto stradale del retro banchina e della sistemazione e implementazione dell'illuminazione in porto.

Sarà il tavolo tecnico a decidere quali lavori partiranno prima a seconda dell'utilità e dell'urgenza sentendo anche gli operatori portuali. Per questi lavori si utilizzeranno parte dei 4 milioni della Regione più un altro milione e mezzo dal bilancio dell'Authority.

Un'opera rilevante sarà quella dell'elettrificazione della banchina a servizio delle imprese che potranno alimentare così le gru e dall'altro lato le navi che potranno così spegnere i motori una volta attraccate. Per questo intervento ci sono circa 6 milioni che arrivano da un fondo Ue, per partire con i lavori serve almeno un milione.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il dibattito al Senato

Grandi navi, la Lega «apre» il concorso a Porto Marghera M5s: a San Marco subito solo le piccole

VENEZIA Gli emendamenti complessivi sono una trentina, ma quelli «reali» sono 25. Ieri scadeva il termine per proporre al Senato eventuali modifiche al decreto legge del 30 marzo scorso, con cui il governo ha stanziato 2,2 milioni di euro per il concorso di idee sulla soluzione definitiva fuori dalla laguna per le grandi navi da crociera e i container. Un passo importante verso il futuro, che però ha creato una forte disillusione nel mondo ambientalista: a parte l'annuncio mediatico, la realtà non cambia e quando il 5 giugno, dopo oltre un anno e mezzo di assenza, tornerà a Venezia la prima nave da crociera (la Msc Orchestra), lo farà ancora una volta alla Marittima tramite il percorso «bandito» dal 2012 con il decreto Clini-Passera. Ecco dunque che, ognuno dal proprio punto di vista, i partiti hanno lanciato proposte per «migliorare» sul testo.

E così il M5s, capitanato dall'agguerrita senatrice veneziana Orietta Vanin, ha presentato vari emendamenti alternativi, tra cui uno che vieta da subito il passaggio dal canale della Giudecca delle navi sopra le 40 mila tonnellate. Questo significherebbe azzerare il ritorno delle crociere, visto che i cosiddetti «approdi diffusi» a Marghera nei terminal container (Tiv e Vecon) non sono ancora pronti, oltre al fatto che molti ritengono che non siano compatibili con i protocolli Covid e il tampone a tutti i passeggeri all'imbarco. In un altro emendamento il gruppo M5s chiede addirittura che sia vietato il transito nei canali della laguna anche alle «navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici». Dall'altra parte invece c'è la Lega, che ha presentato un emendamento semplicissimo - l'aggiunta di un «anche» - che però stravolgerà il concorso di idee, riferendolo a punti di attracco «anche fuori dalle acque protette della laguna di Venezia». «Bisogna andare avanti su Marghera, come ha più volte detto il Comune - spiega il deputato del Carroccio Alex Bazzaro - Se non passerà al Senato, lo riproporrò alla Camera».

Più diretto quello di Fratelli d'Italia, che propone di scrivere che il concorso sia su progetti «nell'area di Marghera». Sulla linea del sindaco Luigi Brugnaro anche un emendamento di Forza Italia che chiede di «adeguare al PRG già vigente il Canale Vittorio Emanuele». La senatrice di Leu Loredana De Petris ha proposto di limitare a 4 mesi i tempi del concorso, mentre Andrea Ferrazzi (Pd) chiede che i progetti possano essere presentati anche «disgiuntamente» e laguna sia intesa fino al Mose, così da evitare dubbi sul piano Duferco. (a. zo.)

)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL DIBATTITO SULLE GRANDI NAVI

Gli operatori delle crociere «Per noi ritorna il lavoro»

A giugno le prime grandi navi che continueranno a passare davanti a San Marco Velleca (Portabagagli): «Pronti a tutte le alternative, intanto ok alla Marittima»

EUGENIO PENDOLINI

«Vedere il ritorno delle crociere ci riempie il cuore di gioia. Sappiamo che non è una ripartenza vera e propria, ma ci dà comunque la speranza di riportare al lavoro gente ferma da sedici mesi. Quest'ultimo periodo è stata una vera agonia».

Antonio Velleca, referente amministrativo della cooperativa Portabagagli del **Porto**, tira un sospiro di sollievo per l'arrivo a giugno di Msc Orchestra e Magnifica. Approderanno in Marittima, con il passaggio (di nuovo) in laguna e davanti a San Marco. Nonostante l'annuncio stop del governo Draghi (ultimo di una lunga serie), e in attesa di soluzioni temporanee (**Porto** Marghera) che portino poi alla creazione di un nuovo terminal fuori dalla laguna. E se martedì prossimo si saprà qualcosa in più sulle quattro offerte che si contenderanno la progettazione del nuovo terminal sulla sponda nord del canale nord di **Porto** Marghera, ora a tirare un sospiro di sollievo sono proprio i lavoratori. Perché, spiegano ora dalla cooperativa Portabagagli, è proprio il tema del lavoro il grande assente dal dibattito pubblico di questi mesi.

«Da lavoratore», spiega Velleca, «ho a che fare ogni giorno con gente che non sa come tirare avanti. Condividiamo in pieno che si parli di tematiche come la sostenibilità ambientale, la residenzialità e la sopravvivenza di Venezia. Ora ci aspettiamo soluzioni definitive, noi siamo pronti a rimodellare la logistica e ad affrontare le sfide del futuro».

Con circa 1.700 lavoratori diretti impiegati nella crocieristica ai tempi del pre-Covid, di cui una buona metà stagionali, oggi i numeri raccontano le difficoltà del settore. Prima dello scoppio della pandemia, la Marittima riceveva oltre 550 toccate di grandi navi all'anno. Il numero si è azzerato nel 2020. La speranza dei portabagagli per quest'anno è che si arrivi a qualche decina.

«Tra soci, dipendenti e stagionali», aggiunge Velleca, «eravamo un centinaio a lavorare fino a un anno e mezzo fa. Ora siamo rimasti in 37. E con queste due prime navi che hanno annunciato il loro arrivo, torneremo tutti a lavorare in attesa di capire quali servizi logistici saranno richiesti». Nei mesi scorsi, i dipendenti della cooperativa avevano lamentato grossi ritardi nella cassa integrazione, facendo appello in più occasioni alle istituzioni cittadine e regionali. Ora, però, questa ripartenza ha già riacceso le polemiche. Associazioni e ambientalisti hanno accolto con polemiche roventi il ritorno dei giganti del mare in laguna. I timori riguardano soprattutto la salvaguardia del fragile e preziosissimo ecosistema lagunare, per non parlare dei rischi per la città come dimostrato dall'incidente della Msc Opera che il 2 giugno 2019 si schiantò sulla banchina di San Basilio. Un passo indietro al 2012, denunciano gli attivisti, quando il decreto Clini-Passera sancì l'alt alle crociere a San Marco. Tutto invariato, da allora.

«Ma il Covid ha cambiato tutto, nulla potrà più essere come prima», conclude Velleca, «ora dovremo occuparci al meglio della nostra città che si sta spopolando, del suo ambiente, del suo ecosistema, ma anche dei suoi abitanti e dei suoi lavoratori. Ecco perché dico che, in attesa di una soluzione definitiva, si deve ripartire. E questo per ora



significa: navi alla Marittima. Poi aspettiamo una soluzione definitiva, e saremo pronti a rimodellare la nostra logistica e ad adattarci». Aspettando il concorso di idee stanziato con 2, 2 milioni di euro a fine marzo dal governo Draghi per il terminal fuori dalla laguna, la soluzione provvisoria decisa dal Comitato del 21 dicembre scorso si chiama **Porto Marghera**. Dopo la scadenza di giovedì scorso del bando, martedì saranno aperte le quattro buste che contengono le altrettante proposte



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

per gli approdi in zona industriale.

L'investimento si aggira sui 60 milioni di euro e comprenderà la realizzazione di edifici, escavi e sistemazione delle banchine, per circa due anni di lavoro nel complesso.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Venezia diventi capitale metropolitana della sostenibilità

MARIA CRISTINA PIOVESANA

Venezia è stata negli ultimi mesi al centro di accadimenti e scelte che, se tra loro opportunamente connessi e organizzati, assumono il senso di quei passaggi che segnano un cambiamento nella storia e nelle traiettorie di sviluppo di una comunità, della sua economia e della sua cultura.

Il 3 ottobre 2020, per la prima volta il **Mose** ferma l'acqua alta a Venezia. Un segno di speranza e fiducia per il futuro della città. In altre parole, per la sua sostenibilità nel tempo.

Lo scorso 19 marzo, la Giunta Regionale del Veneto, con una scelta lungimirante, di concerto con importanti istituzioni, come il Comune di Venezia e le Università, con Associazioni come la nostra Confindustria Veneto e con alcune tra le più grandi e prestigiose imprese del panorama nazionale, ha approvato un progetto che candida Venezia a "Capitale" mondiale della Sostenibilità.

Solo pochi giorni dopo, il Governo Draghi ha riportato in evidenza la necessità di individuare una soluzione del transito delle grandi navi in laguna.

Tutto questo accade, in rapida successione temporale nel contesto di una pandemia che ha profondamente segnato le nostre vite e impone una serie di decisioni su quali debbano essere i modelli di sviluppo economico e sociale del futuro.

Venezia, forte della sua millenaria storia, manda oggi un chiaro segnale di voler riproporre le proprie fondamenta valoriali e identitarie su un innovativo e non ideologico modello di sostenibilità. Un concetto che esprime non solo un atteggiamento verso l'ambiente, ma una più ampia visione di valori, di società e di economia sui quali costruire una leadership metropolitana utile a tutto il nord-est. Un nuovo spazio metropolitano, unitario nel suo policentrismo funzionale, che si ponga come vertice urbano compiuto e definito del nuovo triangolo industriale italiano che, insieme a Milano e Bologna, guarda ad Est. Da questo punto di vista, anche le dolorose vicende determinate dalla pandemia, che hanno messo in discussione i tradizionali modelli di densità insediativa delle grandi aree metropolitane mondiali, candidano i territori di Venezia, Padova e Treviso, caratterizzati da insediamenti diffusi e da virtuosa integrazione fra città e campagna, a rappresentare il prototipo del nuovo modello di organizzazione urbana e metropolitana, ispirata a modelli di sostenibilità, competitività e attrattività, soprattutto per i giovani.

È per queste premesse e considerazioni che ritengo ancor più attuale e strategico rilanciare la proposta di costruire un "contenitore" nel quale possano trovare spazio ed esprimersi tutte le componenti vitali della nostra comunità, svincolate da logiche di appartenenza politica, per costruire quel disegno metro (o tri) politano, ispirato ad ampi valori di sostenibilità, sul quale costruire una moderna e inclusiva Capitale del Veneto.

--Vicepresidente Confindustria con delega ad Ambiente, Sostenibilità e Cultura.



Mose alzato «in diretta» Indagini sulla corrosione dei finanziari subacquei

Ieri il test, verifiche a Treporti. Rimossa rete abusiva

Alberto Zorzi

VENEZIA Il conto alla rovescia è iniziato a tre quarti d'ora dall'inizio delle operazioni, fissato per le 9. A quel punto i tecnici di Consorzio Venezia Nuova, Comar, Thetis e Kostruttiva hanno iniziato a pompare l'aria nelle paratoie e già un quarto d'ora dopo le prime sono spuntate sui 4 riquadri nella home page del sito del Commissario del Mose.

Quello di ieri è stato il primo sollevamento visibile da tutti in «presa diretta», dopo la decisione del commissario Elisabetta Spitz e del suo staff di rendere pubbliche le immagini delle webcam posizionate alle quattro schiere. In realtà però c'era un'altra ripresa che era ben più attesa: quella dei sub della Guardia di Finanza, incaricati dal procuratore della Corte dei Conti Paolo Evangelista di verificare lo stato dei materiali sott'acqua, proprio approfittando del sollevamento di ieri, che aveva la funzione di «sgranchire» il Mose, che secondo il progetto non può restare troppo a lungo alloggiato sul fondo.

Il corpo specializzato delle fiamme gialle ha utilizzato delle videocamere di ultima generazione, ad altissima risoluzione, incuneandosi lungo le dighe per alcune ore: mentre le tre barriere di Lido San Nicolò, Malamocco e Chioggia sono infatti state abbassate poco dopo mezzogiorno, quella di Lido Treporti è rimasta su fino alle 3 del pomeriggio. Il procuratore vuole capire lo stato proprio di quella schiera, che è la più problematica: da un lato perché le prime paratoie lì sono state messe sott'acqua nel 2013 e dunque risentono maggiormente della mancata manutenzione, che avrebbe dovuto essere quinquennale; dall'altro perché, come dice il nome della località (Punta Sabbioni), qui si depositano molti sedimenti, tanto che in passato - quando non era stata fatta la pulizia (il progetto prevedeva un macchinario ad hoc, che però non è stato realizzato) - le 4-5 paratoie più laterali non erano riuscite a rientrare del tutto negli alloggiamenti. Inoltre si è deciso di agire durante il sollevamento proprio per poter ispezionare lo stato delle cerniere - uno dei punti più delicati del sistema perché aggancia le paratoie gialle ai cassoni sul fondale - che stanno «soffrendo» sotto l'attacco di ruggine e corrosione: una delle contestazioni fatte dal Provveditorato al Cvn era proprio quella di non aver fatto con continuità le ispezioni subacquee e così ci ha pensato Evangelista. «Ora i tecnici delle varie parti dovranno visionare le immagini, dopo di che, soprattutto se ci sarà una diversità di vedute, valuteremo se nominare un consulente tecnico che possa chiarire la situazione», sottolinea il procuratore. Per risolvere il problema della corrosione è anche aperta una gara che però è in alto mare dopo due anni, visto che deve essere ancora fissato il sopralluogo per le tre imprese partecipanti (Fincantieri, Cimolai, De Pretto). Una spinta alla manutenzione dovrebbero darla i 538 milioni che verranno sbloccati dal Cipe convocato per il prossimo 5 maggio.

Intanto ieri, durante il sollevamento, c'è stata una scoperta inattesa: il personale della Capitaneria di **Porto** che stava vigilando sulle operazioni, ha trovato nel **porto** rifugio di Treporti, dove dovrebbero passare le navi più piccole in caso di chiusura delle dighe, una rete da pesca di circa 100 metri di lunghezza, senza alcuna segnalazione e dunque molto pericolosa.

La rete è stata tolta e ora si indaga per inosservanza delle norme di sicurezza della navigazione.



Controlli dei sub sul Mose spuntano reti per le seppie

Intervento della Capitaneria nel giorno del sopralluogo della Guardia di finanza. Inchiesta avviata dalla Corte dei conti per valutare la corrosione delle paratoie

RAFFAELLA VITTADELLO

IL SOPRALLUOGO VENEZIA Stavolta i pescatori erano a casa e non hanno intralciato le operazioni dei sollevamenti del Mose come avvenuto in ottobre dell' anno scorso, quando la movimentazione era stata sospesa per l' immersione a sorpresa di due subacquei che avevano deciso di fare una battuta di pesca dei branzini a Treporti proprio nel giorno in cui le paratoie si sarebbero alzate.

Difficile risalire all' identità di chi ha calato la rete da posta di circa 100 metri, un cosiddetto cogòlo, di cui il mare in questo periodo è pieno per la cattura delle seppie, che in primavera si avvicinano a riva per deporre le uova. E così ieri mattina alla Capitaneria di **Porto** non è rimasto che smagliare la rete, priva di segnalazione regolamentare e quindi anonima, posta in zona vietata che ostruiva il bacino di evoluzione del **porto** rifugio di Cavallino, «impedendo le manovre in sicurezza ed arrecando significativo pericolo». Le seppie catturate sono state liberate. In effetti ieri per il Mose era una giornata particolare, e la presenza delle forze dell' ordine a Punta Sabbioni era massiccia.

CONTROLLO A Treporti era attesa la visita della Guardia di Finanza, per ordine della Procura regionale della Corte dei Conti: obiettivo quello di valutare lo stato di salute delle paratoie della schiera più a est. La prima ad essere affondata nel 2013, e mai più toccata nonostante la manutenzione fosse prevista inizialmente ogni cinque anni. In particolare l' indagine vuole accertare lo stato delle cerniere femmina, al centro di un' inchiesta della magistratura contabile in seguito anche alle segnalazioni di due consulenti del Provveditorato alle Opere pubbliche, Susanna Ramundo e Gian Maria Paolucci, che si erano dimessi per protestare contro la fase di stallo nonostante la denuncia di utilizzo di materiali diversi e meno pregiati rispetto a quelli previsti per la loro realizzazione.

Il nucleo specializzato dei sommozzatori della Guardia di Finanza, una decina di persone, è arrivato a bordo di un gommone, supportato da un motopontone della Nautilus, e verso le 11.30 due subacquei militari si sono immersi con le paratoie sollevate verso Punta Sabbioni, armati di attrezzatura da ripresa professionale. Una ispezione che è durata poco meno di un' ora, in cui è stata acquisita documentazione videofotografica in particolare sulla parte delle cerniere visibili solo con le paratoie sollevate. Ma tenendo conto che l' acqua, che comunque filtra anche con le barriere su, crea anche un turbinio dei sedimenti, che limitano talvolta in parte la visibilità.

LA DIFFICOLTA' Al termine della ricognizione, solo esterna, è stato stilato un verbale, cui saranno allegate le riprese. Pare che la vernice antivegetativa, di cui le paratoie sono rivestite, sia ancora in buono stato, considerando il fatto che da otto anni sono sotto acqua. In base a queste riprese si capirà se il sopralluogo è stato sufficiente per rispondere al tema posto dall' inchiesta o se saranno necessari ulteriori approfondimenti. In effetti la difficoltà dell' indagine sta nel fatto che l' operazione viene effettuata in acqua e non in un ambiente asettico. Nell' occasione, ieri si sono svolti dei test funzionali, normalmente periodici, in contemporanea a tutte le bocche di **porto**: le operazioni sono iniziate alle 9 per concludersi verso mezzogiorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la grande opera sotto indagine

Mose, ieri sollevate tutte le 78 paratoie A Treporti emergenza sabbia e corrosione

I sub della Finanza hanno documentato lo stato dell'opera. Si indaga sulla protezione catodica e sul degrado dei materiali

ALBERTO VITUCCI

Barriera di Treporti sotto la lente. Dei tecnici e della Guardia di Finanza, che vuol vedere se ci siano stati ritardi e colpe sulla corrosione del **Mose** e sulla mancata manutenzione dell'opera. Sollevamento delle 78 barriere mobili ieri mattina alle tre bocche di porto. Un «test» visto quest'inverno almeno venti volte in presenza di acqua alta. Le prove dovevano essere sospese fino a settembre, per consentire un'accelerazione ai lavori di costruzione degli impianti. Invece ieri è stato annunciato il nuovo test. Dalle 9 alle 12 sono state sollevate le barriere di Lido Sud, Malamocco e Chioggia. Quella di Treporti è invece stata abbassata verso le 15. Il motivo, l'ispezione chiesta dai sub della Guardia di Finanza, nell'ambito dell'indagine avviata dalla Corte dei Conti.

Sollevamenti effettuati dalle squadre di Comar e del Consorzio Venezia Nuova, coordinate dall'ingegnere Francesco Ossola, ex amministratore del Consorzio oggi consulente della commissaria Elisabetta Spitz.

Treporti, dunque. La presenza di sabbia nelle paratoie verso Punta Sabbioni è stata confermata. I sedimenti si accumulano, e il rimedio ancora non è operativo. Era successo anche il giorno dell'inaugurazione con l'ex premier Giuseppe Conte. Le paratoie si alzano regolarmente, poi non tornano sul fondale nei loro alloggiamenti, per la presenza in quantità di sabbia e detriti.

Ma il punto più delicato è quello della corrosione. Segni evidenti di degrado dei materiali delle cerniere, dei tubi, ruggine sulle paratoie, situazione drammatica sui tensionatori (elemento maschio delle cerniere) e sugli elementi femmina, incardinati sui cassoni in calcestruzzo sul fondo. Difficile che ieri i finanziari abbiano potuto documentare completamente lo stato della corrosione. Ma si saranno fatti un'idea della quantità delle incrostazioni.

Adesso con ogni probabilità chiederanno al Consorzio e alla commissaria un rapporto scritto sulle ultime ispezioni effettuate. E soprattutto sulla situazione della protezione catodica. Se gli anodi di zinco si sono consumati oltre la soglia già nota due anni fa significa che altre parti della struttura sono a rischio. Secondo i rilievi degli esperti Susanna Ramundo e Gian Mario Paolucci la protezione si era già consumata per il 50 per cento nel 2019. «Un fenomeno importante, che non si ferma», avevano avvisato. Ma non era successo nulla. E un mese fa si sono dimessi entrambi per protesta. Oltre agli anodi occorrerà ispezionare per bene da dentro i cassoni l'elemento femmina. E lo stato dell'arte dovrà essere certificato da ingegneri esperti in corrosione, con il certificato Nace. «Non bastano i pareri generici, ci vuole personale qualificato», dice un tecnico.

Sopra il livello dell'acqua di tutto questo ieri non c'era percezione. La prova "meccanica, cioè il sollevamento delle paratoie riempite di aria compressa, è andata bene. Ma sott'acqua la situazione è ben diversa.

-- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

a treporti sequestrata una rete da pesca

Sul sito del commissario semafori per vedere se le dighe sono alzate

A.V.

L'ultima novità mediatica è il "semaforo". Verde, arancione o rosso, a seconda che le paratoie siano alzate oppure no. Si controlla sul sito del commissario straordinario "Sblocca cantieri". Con l'avvertenza che "le ordinanze per bloccare la navigazione spettano alla Capitaneria di porto" e che le barriere si alzano solo con acqua alta sopra i 130 centimetri. Novità "mediatica" che fa il paio con gli annunci dell'avvio di un tavolo per stabilire le regole dell'avviamento dell'opera.

E con la firma di un protocollo di intesa per "uniformare" le previsioni, dopo il grave errore dell'8 dicembre, quando nonostante l'allarme del Comune le dighe non vennero alzate.

Nel sito del commissario non compaiono altri dati relativi allo stato dell'opera.

Nè la situazione finanziaria, che preoccupa sempre di più. Sono almeno 200 i milioni necessari per riparare le criticità mai risolte delle dighe. Altri 180 i debiti del Consorzio Venezia Nuova, in difficoltà a pagare anche gli stipendi.

Centinaia di milioni fermi anche per i contenziosi legali con le vecchie imprese. E un traguardo di fine lavori, quello del 31 dicembre, già annunciato da tre governi che si allontana sempre di più. Restano le diversità di vedute tra la commissaria straordinaria con sede a Roma e gli uffici lagunari del ministero. Restano anche le divergenze sul futuro dell'Agenzia per la laguna. Approvata d'urgenza alla vigilia di Ferragosto, ancora ferma. Ieri intanto prima delle prove di sollevamento delle paratoie, la Capitaneria ha sequestrato una rete da pesca lunga cento metri nel porto rifugio di Treporti. Lì i cantieri del Mose sono fermi. Ma la pesca continua.

—A.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Questa volta con l' idrogeno si parte finalmente sul serio»

ECONOMIA E AMBIENTE MESTRE Il memorandum d' intesa per sviluppare le produzioni di idrogeno verde, ossia non derivate da combustibili fossili, è una svolta per Porto Marghera. Non perché si parli per la prima volta di idrogeno ma perché per la prima volta c' è la concreta possibilità di produrlo a Venezia in modo sostenibile e di utilizzarlo per muovere i trasporti e per energia non inquinante. Ne è convinto il consigliere comunale della lista Verde progressista, Gianfranco Bettin, per il quale l' iniziativa «può contribuire a concretizzare ciò che, finora, è stato soprattutto un discorso teorico, una potenzialità, e che invece necessita di progetti precisi e adeguati». Troppe volte in questi anni, infatti, è successo che si avviava una nuova iniziativa che aveva a che fare con l' idrogeno, carburante pulito per eccellenza perché i suoi scarti sono acqua, ma non se ne faceva nulla: ad esempio il caso della centrale Enel a idrogeno di Fusina, inaugurata nel 2010 e mai entrata in funzione avendo legato la produzione dell' idrogeno al ciclo del cloro nel polo chimico, già allora in dismissione; e, comunque, l' idrogeno che proviene dai cicli chimici è pulito ma arriva da produzioni inquinanti. Tornando al memorandum di intesa firmato l' altro ieri tra **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** (Adspmas), Gruppo Sapio e Hydrogen Park, punta a realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale, e un **sistema** di distribuzione di ammoniaca verde dal quale derivare l' idrogeno verde, azzerando dunque le emissioni di anidride carbonica. «In particolare, è molto importante il coinvolgimento nel progetto di un' azienda come Sapio, veterana del settore, fra le più lungimiranti e innovative - aggiunge Bettin -, un coinvolgimento che radica così la nuova prospettiva dell' idrogeno nella storia stessa di Porto Marghera e può consentirle un deciso passo in avanti». Il Gruppo Sapio è nato nel 1922, produce, sviluppa e commercializza gas, tecnologie innovative e servizi integrati per il settore industriale, ed è produttore di idrogeno da quasi 100 anni. «L' amministrazione comunale di Venezia appoggi, dunque, convintamente e concretamente il progetto» conclude Bettin annunciando, dunque, che anche le opposizioni sostengono l' iniziativa. (e.t.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Bettin Sull' accordo

«L' idrogeno verde è un' idea da sostenere»

S.B.

«È una buona notizia quella dell' accordo tra Autorità portuale, Hydrogen Park e Sapio per lo sviluppo di un polo di produzione e distribuzione dell' idrogeno "verde", come dichiarano, a **Porto Marghera**», dichiara il consigliere comunale dei Verdi Gianfranco Bettin in una nota.

«È un accordo - prosegue Bettin - che può contribuire a concretizzare ciò che, finora, è stato soprattutto un discorso teorico, una potenzialità, e che invece necessita di progetti precisi e adeguati . In particolare, è molto importante il coinvolgimento nel progetto di un' azienda come Sapio, veterana del settore, fra le più lungimiranti e innovative, un coinvolgimento che radica così la nuova prospettiva dell' idrogeno nella storia stessa di **Porto Marghera** (di cui Sapio è da sempre parte significativa) e può consentirle un deciso passo in avanti. L' amministrazione comunale di Venezia appoggi, dunque, convintamente e concretamente il progetto ».

--



Veneto: Gruppo PD, Regione ha tutto per vincere sfida dell' hub idrogeno a Porto Marghera

(FERPRESS) Venezia, 16 APR L'intesa tra **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e Gruppo Sapio con Hydrogen Park è una notizia positiva, che va nella direzione da noi indicata anche in Consiglio regionale durante la discussione sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Un altro mattoncino verso la riconversione green di Porto Marghera. Questo l'incipit della nota del Gruppo consiliare del Partito democratico a palazzo Ferro Fini, sottoscritta da Francesca Zottis, dal Capogruppo Giacomo Possamai e dai colleghi Jonatan Montanariello, Anna Maria Bigon, Vanessa Camani e Andrea Zanoni, in merito al memorandum di intesa' siglato ieri con l'obiettivo di attrarre finanziamenti per la creazione di un Hub dell'idrogeno anche in Veneto. Dare nuovo slancio alla nostra economia tutelando l'ambiente è una delle partite decisive per il futuro e l'idrogeno può rappresentare una scommessa vincente, a patto di crederci veramente osservano gli esponenti Dem. È un'opportunità da cogliere per non essere tagliati fuori dal mondo del futuro. Abbiamo tutto per diventare una eccellenza anche in questo campo, serve però fare squadra come proponevamo con il Patto Veneto 2030, bocciato dalla maggioranza senza una reale motivazione. Sul tema dell'idrogeno, la Regione finora è stata troppo timida affermano i consiglieri regionali del Pd. Pensiamo invece sia fondamentale il ruolo di stimolo e di regia da parte del pubblico. Gli obiettivi, ambiziosi ma inevitabili, di utilizzare esclusivamente energie rinnovabili entro il 2030 e la neutralità carbonica entro il 2050 passano da sfide come questa, ribadiscono in conclusione Zottis, Possamai, Montanariello, Bigon, Camani e Zanoni.



Informazioni Marittime

Venezia

Venezia, un hub per l'idrogeno verde a Porto Marghera

Progetto al centro del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e gruppo Sapia con Hydrogen Park

Un hub per l'idrogeno verde nell'area **portuale** di Porto Marghera. È il progetto ambizioso ma concreto al centro del memorandum di intesa siglato tra **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e gruppo Sapia con Hydrogen Park. In un momento storico particolare come quello attuale, spiega l'Authority **portuale**, la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale ed un trasporto a emissioni zero è ancora più strategica e la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l'ecosistema **portuale** in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l'idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio. La collaborazione è avviata su due progetti specifici: Il progetto "PORTS8", con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area **portuale** di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo "Horizon 2020 Green Ports"; Il progetto "SUNSHINE3" candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all'interno della strategia europea sull'idrogeno, i cosiddetti "IPCEI", in fase di studio tra gli stati membri dell'Ue. Intende sviluppare un **sistema** di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. L'intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell'idrogeno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il "Manifesto per la sostenibilità" redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. L'accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto "Venezia capitale mondiale della Sostenibilità" e vede nell'area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea. Con la firma del memorandum Sapia, produttore di idrogeno da quasi 100 anni che vanta un'esperienza consolidata lungo l'intera catena del valore e opera in completa sicurezza attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a disposizione le proprie competenze nell'ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all'idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro. "Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi - ha dichiarato Alberto Dossi, presidente del gruppo Sapia - Collaborazioni importanti come questa con Hydrogen Park e **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** sono un chiaro esempio dell'impegno che intendiamo mettere a disposizione per contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Sapia darà il suo apporto di esperienza e competenza nella produzione di idrogeno, nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombolai, nell'installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell'importazione di idrogeno verde sotto forma di ammoniaca". "Grazie al memorandum di intesa odierno, Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, che vede Hydrogen Park in prima linea per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell'idrogeno verde inteso come vettore energetico. Questo è il futuro dei nostri territori, in



linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - ha affermato il presidente di Hydrogen



Informazioni Marittime

Venezia

Park Andrea Bos -. La transizione energetica rappresenta una grandissima opportunità di crescita dell' attività industriale e dell' occupazione. In questo contesto, Hydrogen Park si mette a disposizione per favorire l' accesso delle imprese dei nostri territori ai fondi del Recovery Fund e della progettualità europea già in essere". "I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato oggi ne è la prova - ha commentato Cinzia Zincone , commissario straordinario AdSP MAS - Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell' operatività **portuale**. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da Eni, confermato dalla prossima operatività del progetto "Venice Lng" per lo stoccaggio e l' utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni. E l' **Autorità di Sistema Portuale** fornirà, anche in virtù dell' esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei, piena collaborazione non solo a Sapio ma anche ai rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia del Consorzio Hydrogen Park per raggiungere tale risultato. Un risultato che dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un' area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale".

Un hub per l' idrogeno verde a Venezia

GAM EDITORI

16 aprile 2021 - Un hub per l' idrogeno verde nell' area **portuale** di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale (ADSPMAS) e Gruppo Sapio con Hydrogen Park. In un momento storico particolare come quello attuale, la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale ed un trasporto a emissioni zero è ancora più strategica e la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l' ecosistema **portuale** in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l' idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio. La collaborazione è avviata su due progetti specifici: Il progetto "PORTS8", con l' obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell' area **portuale** di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo "Horizon 2020 Green Ports"; Il progetto "SUNSHINH3" candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all' interno della strategia europea sull' idrogeno, i cosiddetti "IPCEI", in fase di studio tra gli stati membri dell' UE. Intende sviluppare un **sistema** di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l' approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. L' intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell' idrogeno d' area vasta metropolitana e si pone in linea con il "Manifesto per la sostenibilità" redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. L' accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto "Venezia capitale mondiale della Sostenibilità" e vede nell' area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Capo Noli, cantieri fino al 29 luglio Da lunedì 300 tir di notte sull'Aurelia

Si allunga il periodo di disagi estivi. Autofiori chiusa da Spotorno a Finale: camion dirottati sulla litoranea

GIOVANNI VACCARO

Estate a rischio caos su strade e autostrade del Savonese.

Ma i problemi si scateneranno già dalla prossima settimana, con l'apertura in contemporanea dei cantieri di Anas e Autofiori che metteranno in crisi la viabilità nella zona tra Savona e Finale.

Già da ora, però, l'impressione è che ci sia un black-out istituzionale, dato che le riunioni organizzate dalla Prefettura, a cui hanno partecipato le due aziende concessionarie, ma anche Provincia e Comuni coinvolti, non sono state sufficienti a evitare le concomitanze dei cantieri, producendo solo una serie di interventi palliativi con la speranza di attenuare i disagi.

I primi a subire le ripercussioni saranno i pendolari, che si ritroveranno in colonna al semaforo già da lunedì, ma in vista dell'estate gli operatori turistici hanno già fatto fuoco e fiamme, per la prospettiva di proteste e disdette proprio quando si sperava di far ripartire il movimento turistico azzerato dalla pandemia.

Il Savonese, già bersagliato dalla pessima pubblicità per i lavori di Autostrade per l'Italia, quindi teatro dell'eterno cantiere del rio Santa Brigida a Celle e di quello di Capo Mele tra Andora e Laigueglia, rischia grosso.

I cantieri che sollevano le maggiori preoccupazioni sono quelli di Anas sull'Aurelia a Capo Noli e di Autofiori sulla A10. Nel primo caso la ss1 sarà utilizzabile a mezzo servizio, dato che verrà istituito il senso unico alternato regolato da semafori e movieri.

L'intervento di messa in sicurezza della parete prevede la rimozione delle vecchie reti, la posa di quelle nuove e di barriere paramassi. I lavori cominceranno lunedì e proseguiranno in orario diurno tutti i giorni (esclusi i fine settimana). Il problema è che il cantiere resterà in funzione fino al 29 luglio, ossia già in piena stagione turistica.

Verrà sospeso solo nel mese di agosto e nella prima metà di settembre e arrivare al 15 ottobre. Non solo: dal 18 ottobre al 22 dicembre, sempre in orari diurni, il tratto dell'Aurelia sarà chiuso del tutto, con deviazione del traffico sull'autostrada o sulla strada delle Manie. Nel frattempo, però, anche Autofiori ha programmato due cantieri che, a partire proprio da lunedì, rendono necessaria la chiusura della A10, nelle ore notturne per dieci giorni, tra Spotorno e Finale (in direzione Ventimiglia) e tra Finale e Savona in direzione Genova). Questo significa che centinaia di mezzi pesanti - si parla di trecento - verranno dirottati verso l'Aurelia.

Ma passando per quali strade? Scendere dagli svincoli di Spotorno e Finale già oggi è problematico per un mezzo pesante, figurarsi se si tratterà di due colonne di tir che si incrociano e se dovranno anche impegnare contemporaneamente il tratto di Capo Noli. Se non altro, i camion diretti verso levante saranno obbligati a proseguire fino a Savona per riprendere l'autostrada. La Provincia ha sollevato il problema della sp 8 (che collega il casello di Spotorno all'Aurelia) e 490 (che collega il casello di Finale all'Aurelia), che non sono strade adatte al traffico pesante. La prospettiva è di assistere ogni notte all'incrocio di trecento tir fra curve e tornanti. Così il consigliere di Palazzo Nervi con delega alla viabilità ha ottenuto un sopralluogo tecnico, effettuato ieri. Autofiori ha promesso che nelle notti



di chiusura dell' autostrada disporrà a valle la presenza di dodici addetti e due carri attrezzi in caso di necessità o di guasti di mezzi pesanti. Inoltre nel tratto di Capo Noli sarà istituito il senso unico alter



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

nato, regolato da semafori assistiti da movieri. In mezzo alla tempesta, almeno un tassello positivo è andato al suo posto. Ieri la Regione, su proposta dell' assessore all' Urbanistica Marco Scajola, ha approvato la variante al piano regolatore di Vado e il progetto dell' **Autorità Portuale** per la nuova viabilità nella zona alle spalle del terminal container di Apm. --

Provincia

Un vertice sulla viabilità per lo scalo di Vado Ligure

Positivo il tavolo sulle infrastrutture promosso ieri dalla Provincia, cui hanno partecipato anche i Comuni di Savona, **Vado** Ligure e Quiliano e i sindacati. In particolare Savona ha descritto la situazione dell' Aurelia Bis, che attende la conclusione dei lavori. Ribadita l'importanza del progetto del raddoppio ferroviario sull'asse Savona-Torino, anche alla luce della possibile ipotesi del Carcere in Valbormida. Sul potenziamento ferroviario è stato preso anche formale impegno per arrivare a siglare un protocollo di collaborazione tra Piemonte e Liguria.

Per la mobilità su gomma è in fase di completamento il progetto per la nuova viabilità dedicata di via Triesta **VAdo**, come asse **Porto**-sovrappasso-casello e la fase di progettazione del parco ferroviario che entro l'autunno potrebbe arrivare ad un progetto definitivo con investimento di 20 milioni di euro circa.

Commenta, il segretario generale della Cgil savonese, Andrea Pasa: «Ci sono notizie positive, come l'impegno, da parte di Provincia e Comune di Savona, a costituire un protocollo d'intesa con Comune e Provincia di Cuneo per il potenziamento della linea ferroviaria. Così come il sindaco di Savona, Ilaria Caprioglio, si è impegnata a contattare nuovamente i ministri di Mit e Mise per sollecitare un incontro sul futuro di Funivie. Iniziativa sostenuta anche dai sindaci di Quiliano e **Vado** sia per l'importanza dell'infrastruttura in sé, sia per le ripercussioni sul traffico». Un altro punto degno di nota, secondo il sindacato, «è l'azione che si farà verso la Regione affinché vengano inserite nel piano recovery fund opere del savonese non prese in considerazione, pensiamo ad esempio al completamento dell'Aurelia Bis. Così come notizie positive arrivano sul punto dell'infrastrutture per il **porto** di **Vado**». M. CA.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Vado Ligure, la giunta regionale approva variante al Prg

Via libera al progetto che prevede una nuova viabilità cittadina nella zona retroportuale del porto di Vado

È stato approvato oggi dalla giunta regionale, su proposta dell' assessore all' Urbanistica Marco Scajola , la variante al piano regolatore del Comune di **Vado** Ligure e il progetto predisposto dall' Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale per la nuova viabilità cittadina nella zona retroportuale del **porto** di **Vado** . «Con questa approvazione che valuta positivamente la variante al Prg e il progetto dell' opera pubblica sia sotto il profilo ambientale che sotto quello urbanistico - spiega l' assessore Scajola - si può concludere l' intesa Stato-Regione che era stata attivata nell' ottobre 2020 e che consentirà quindi all' Autorità di Sistema Portuale di procedere all' appalto dell' opera». L' intervento in questione è finalizzato alla realizzazione di un nuovo tratto di viabilità urbana che consentirà di collegare i due tronchi residui di via Trieste, senza interruzioni per il traffico veicolare, migliorando la circolazione urbana e contemporaneamente risolvendo il problema dell' attraversamento a raso dei binari del raccordo ferroviario portuale. Il progetto è in variante all' attuale Prg del Comune di **Vado** Ligure in quanto comporta l' aggiornamento della viabilità comunale lungo il centro commerciale Molo 8.44 e nella parte retrostante la piattaforma Maersk. Il quartiere di **Vado** ligure che si trova alle spalle dell' ambito portuale, avrà pertanto una nuova viabilità che consentirà il rapido accesso al centro cittadino evitando il traffico diretto al **porto** che seguirà una viabilità separata.



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Porto di Vado, la Giunta regionale approva la variante al piano regolatore per la nuova viabilità - IVG.it

Vado Ligure. La Giunta regionale, su proposta dell' assessore all' Urbanistica Marco Scajola, ha approvato oggi la variante al piano regolatore del Comune di Vado Ligure e il progetto predisposto dall' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Occidentale per la nuova viabilità cittadina nella zona **portuale** vadese . 'Con questa approvazione che valuta positivamente la variante al PRG e il progetto dell' opera pubblica sia sotto il profilo ambientale che sotto quello urbanistico - spiega l' assessore regionale all' Urbanistica Marco Scajola - si può concludere l' intesa Stato - Regione che era stata attivata nell' ottobre 2020 e che consentirà quindi all' **Autorità** di Sistema **Portuale** di procedere all' appalto dell' opera'. L' intervento in questione è finalizzato alla realizzazione di un nuovo tratto di viabilità urbana che consentirà di collegare i due tronchi residui di via Trieste senza interruzioni per il traffico veicolare, migliorando la circolazione urbana e contemporaneamente risolvendo il problema dell' attraversamento a raso dei binari del raccordo ferroviario **portuale**. Il progetto è in variante all' attuale PRG del Comune di Vado Ligure in quanto comporta l' aggiornamento della viabilità comunale lungo il centro commerciale Molo 8.44 e nella parte retrostante la piattaforma APM Terminal. Il quartiere di Vado ligure che si trova alle spalle dell' ambito **portuale** avrà pertanto una nuova viabilità che consentirà il rapido accesso al centro cittadino evitando il traffico diretto al porto che seguirà una viabilità separata: un nuovo asset della mobilità per evitare problematiche relative al traffico pesante dovuto alle attività portuali.



Informatore Navale

Savona, Vado

PORTS of GENOA - Easylog: tecnologia innovativa ai varchi interporto VIO

Nell' ambito del progetto comunitario EasyLog, cofinanziato dal Programma FESR Interreg Italia-Francia Marittimo, che vede l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale collaborare con il partner Camera di Commercio delle Riviere, ad inizio aprile è stata sperimentata presso l' interporto VIO di **Vado** Ligure una soluzione a tecnologia innovativa per il controllo degli accessi al varco del centro logistico. Il sistema di varco virtuale, applicabile anche a contesti portuali e terminalistici, è basato sull' utilizzo di smart glasses , che consentono all' operatore che li indossa di leggere in automatico le targhe dei veicoli in transito ed i codici ADR, di stimare la lunghezza dei mezzi, di fotografare e realizzare filmati, nonché di memorizzare e trasmettere i dati rilevati ad unità esterne. L' attività di sperimentazione realizzata presso l' interporto VIO ha consentito di apprezzare l' applicabilità di tale soluzione tecnologica in un contesto operativo, valutando il miglioramento delle prestazioni di Gate in-Gate out in termini di riduzione dei tempi di controllo documentale, sicurezza delle operazioni attraverso la gestione automatizzata degli accessi e dei flussi informativi ed efficienza complessiva della catena di trasporto intermodale. L' interporto VIO conferma la sua forte apertura per l' innovazione tecnologica, dopo l' installazione del varco ferroviario automatizzato realizzato nell' ambito del progetto europeo Vamp Up (Programma CEF 2015) che consente di controllare in automatico i convogli in transito da e per il **porto** di **Vado** Ligure. [Link pdf presentazione.](#)



Approvata variante al Prg di Vado, Scajola: "Importanti modifiche per la viabilità retroportuale"

L' intervento in questione è finalizzato alla realizzazione di un nuovo tratto di viabilità urbana che consentirà di collegare i due tronchi residui di via Trieste, senza interruzioni per il traffico veicolare

E' stato approvato oggi dalla Giunta regionale su proposta dell' assessore all' Urbanistica Marco Scajola la variante al piano regolatore del Comune di Vado Ligure e il progetto predisposto dall' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Occidentale per la nuova viabilità cittadina nella zona retroportuale del porto di Vado. "Con questa approvazione che valuta positivamente la variante al PRG e il progetto dell' opera pubblica sia sotto il profilo ambientale che sotto quello urbanistico - spiega l' assessore regionale all' Urbanistica Marco Scajola - si puo' concludere l' intesa Stato - Regione che era stata attivata nell' ottobre 2020 e che consentirà quindi all' **Autorità di Sistema Portuale** di procedere all' appalto dell' opera". L' intervento in questione è finalizzato alla realizzazione di un nuovo tratto di viabilità urbana che consentirà di collegare i due tronchi residui di via Trieste, senza interruzioni per il traffico veicolare, migliorando la circolazione urbana e contemporaneamente risolvendo il problema dell' attraversamento a raso dei binari del raccordo ferroviario **portuale**. Il progetto è in variante all' attuale PRG del Comune di Vado Ligure in quanto comporta l' aggiornamento della viabilità comunale lungo il centro commerciale Molo 8.44 e nella parte retrostante la piattaforma Maersk. Il quartiere di Vado ligure che si trova alle spalle dell' ambito **portuale**, avrà pertanto una nuova viabilità che consentirà il rapido accesso al centro cittadino evitando il traffico diretto al porto che seguirà una viabilità separata.



Infrastrutture dei territori di Savona, Vado Ligure e Quiliano: tavolo aperto tra Provincia, Enti e Sindacati

Al centro della discussione i progetti e il monitoraggio delle attuali attività in corso

Tavolo aperto tra Provincia, Enti e Sindacati per discutere sull' avanzamento dei progetti e delle infrastrutture dei Territori di Savona, Vado Ligure e Quiliano. La Provincia di Savona ha ospitato questa mattina l' incontro relativo alle infrastrutture e al monitoraggio delle attuali attività in corso. Presenti il Presidente della Provincia di Savona, i Sindaci dei Comuni di Savona, Vado Ligure e Quiliano, i Vicesindaci di Savona e Vado Ligure oltre ai sindacati unitariamente. Il senso di questo incontro è quello di dar vita ad un confronto di condivisione e dialogo sui temi di particolare interesse per il territorio; la necessità evidenziata è di mantenere sotto osservazione tali tematiche che vanno ad impattare sull' intero comparto socio-economico dei comuni interessati, su quello regionale e non solo (anche le Regioni confinanti infatti potrebbero beneficiare di un asse infrastrutturale particolarmente efficiente dando vita a nuove collaborazioni). Si è parlato di diverse situazioni analizzando singolarmente lo stato avanzamento dei lavori e dei progetti e il loro completamento. Argomenti principali le infrastrutture a "corredo" della Piattaforma Portuale di Vado Ligure (strada scorrimento veloce, nuovo casello, e implementazione mobilità su rotaia), la situazione di Funvie e Aurelia Bis che attendono un passaggio di completamento o definizione, l' ipotesi di progetto della bretella Carcare-Pedrosa, l' eventuale raddoppio della Ferrovia Savona-Torino. Queste infrastrutture sono a forte impatto sulla logistica territoriale, sul movimento economico e sviluppo delle aziende e un importante progetto di investimento anche da parte di realtà esterne alla nostra Regione. In particolare Savona ha descritto la situazione del tracciato e della situazione di Aurelia Bis, che attende la conclusione dei lavori e che deve necessariamente attendere la decisione del Ministero in relazione alle modalità di un eventuale bando. Hanno ribadito anche in questa sede l' importanza del progetto del raddoppio ferroviario sull' asse Savona-Torino, che caldamente appoggiano affinché si possa effettuare anche alla luce della possibile ipotesi del Carcare in Valbormida. Sul potenziamento ferroviario è stato preso anche formale impegno per arrivare a siglare un protocollo di collaborazione tra Piemonte e Liguria. Anche sulla questione Funvie è stata fatta richiesta a MIT e MISE per risolvere e sbloccare la situazione. Per Vado Ligure è stato spiegato l' avanzamento dei progetti relativi alla mobilità su gomma e su rotaia che interessano il comune. Per la mobilità su gomma è in fase di completamento il progetto per la nuova viabilità dedicata di via Trieste come asse **Porto**-sovrappasso-Casello e la fase di progettazione del parco ferroviario di Vado che entro autunno potrebbe arrivare ad un progetto definitivo con investimento di 20 milioni di euro circa. Importante anche l' ipotesi per la strada di sponda destra inserita nel DPSS e che il Comune intende portare avanti con la ricerca di finanziamenti. Quiliano ha evidenziato l' importanza del coordinamento della progettualità anche in riferimento all' impatto sui Comuni confinanti rispetto a dove si realizzano le infrastrutture per la realizzazione di una filiera produttiva completa che vada a impattare sulla totalità del territorio. A chiusura dell' incontro è stato previsto di mantenere questo tavolo tecnico-informativo sempre aperto per un rapporto costante e di condivisione delle informazioni. In riferimento al dettaglio tecnico dei progetti è stato deciso e programmato di preparare una relazione completa con il dettaglio di ogni comune interessato da poter condividere con i sindacati e con il Governo Centrale Regionale.



GRANDI OPERE

Talpe del Terzo valico a Serravalle, oltre metà del lavoro è completato

Cade l'ultimo pezzo di roccia Via ai lavori per un tracciato di 22 km senza interruzioni Progetto da 6,8 miliardi che spinge il porto di Genova verso il cuore dell'Europa

Marco Morino

Il Terzo valico dei Giovi, l'alta velocità ferroviaria che collegherà dal 2024 **Genova** a Milano in circa un'ora e consentirà al **porto** ligure di agganciare le grandi reti di trasporto europee attraverso il corridoio con Rotterdam (Olanda), segna un importante avanzamento. La talpa Elisa ha abbattuto ieri, in diretta streaming, l'ultimo diaframma della galleria di Serravalle, all'imbocco sud del tunnel. Lo scorso 24 settembre era stato invece abbattuto il diaframma della galleria di Valico nord. Ora sarà possibile procedere alla costruzione del binario in direzione **Genova**. Il Terzo valico è attualmente il più grande cantiere italiano, con circa 5mila lavoratori coinvolti.

La caduta dell'ultimo pezzo di roccia consente di realizzare un tracciato di linea ferroviaria di circa 22 chilometri senza interruzioni. I lavori sono eseguiti dal general contractor consorzio Cociv, guidato da Webuild (ex Salini Impregilo), per conto di Rete ferroviaria italiana (Gruppo Fs). «Lo stato di avanzamento dei lavori è oltre il 50%» spiega il commissario straordinario del progetto unico Terzo valico e nodo di **Genova**, Calogero Mauceri. Per i soli scavi in sotterranea, l'avanzamento dei lavori è invece al 65 per cento. Un chiarimento. Si chiama progetto unico e vale 6,8 miliardi di euro. È definito così dalla legge sblocca cantieri 55/19 perché unifica i progetti Terzo valico e potenziamento del nodo di **Genova**, ovvero il collegamento tra la futura linea ferroviaria ad alta velocità con il **porto** storico, eliminando così i colli di bottiglia. L'opera è concepita non solo per il trasporto passeggeri ma soprattutto per le merci. Il costo del progetto è interamente finanziato e il termine dei lavori è previsto nel 2024.

All'evento online, organizzato da Webuild, sono intervenuti Enrico Giovannini (ministro delle Infrastrutture), i presidenti delle Regioni Liguria e Piemonte, Giovanni Toti e Alberto Cirio, gli amministratori delegati dei gruppi Fs, Gianfranco Battisti e Webuild, Pietro Salini.

Dice Giovannini: «L'opera avrà un impatto anche sul piano della sostenibilità ambientale, in linea con gli obiettivi della Ue, dato che si stima che il trasporto su strada verrà ridotto del 30%, del 50% nel lungo periodo.

Con il Terzo valico il sistema portuale di **Genova** diventa hub di accesso al corridoio transeuropeo e ne beneficerà anche il trasporto passeggeri dato che i tempi di percorrenza tra **Genova** e Milano e tra **Genova** e Torino saranno notevolmente ridotti». I lavori di scavo della galleria naturale di Serravalle sono stati eseguiti con tecnologia meccanizzata mediante la Tbm (Tunnel Boring Machine) Elisa.

Questo traguardo si aggiunge alle recenti attività, effettuate tra settembre e dicembre 2020, di completamento dello scavo in direzione nord della galleria Serravalle realizzato con la Tbm Giovanna. Tutti gli scavi sono stati eseguiti con tecnologia innovativa mai utilizzata prima. Sono stati sperimentati i protocolli di gestione dell'amianto e si è tenuto conto di tutti gli aspetti legati alla sostenibilità ambientale.

Commenta Battisti: «Nel 2024 accadrà qualcosa di straordinario: 2.500 pendolari che viaggiano tra **Genova** e Milano avranno un collegamento in meno di un'ora. Queste due città insieme a Torino entreranno nel perimetro di una grande



area urbana in grado di competere con le capitali europee. Perché in futuro la sfida non sarà più tra Stati ma tra le grandi aree metropolitane d' Europa». Per il Terzo valico e il nodo ferroviario di **Genova** il 2020 si è dimostrato, nonostante la pandemia che ha colpito



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

l'intero Paese, un anno di intense lavorazioni e successi sotto la supervisione del commissario Mauceri, nel suo primo anno di incarico. È stato scavato il 24% circa di chilometri in più rispetto al 2019 per quasi 17 chilometri complessivi e sono stati riavviati i cantieri del nodo di **Genova** nell'ambito del progetto unico. Pietro Salini, da parte sua, parla delle infrastrutture come motore di rilancio economico e di creazione di lavoro in Italia: «Se in media degli anni pre-Covid - afferma Salini - spendevamo circa il 2,2% del Pil in termini di infrastrutture, per far ripartire l'economia servirebbe un boost, una spesa più ampia: per gli investimenti avremmo bisogno di 300 miliardi non di 50. Le risorse del Recovery plan devono essere addizionali e non sostitutive».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Salini, ad della società che costruisce l'opera, critico sul Recovery Plan: «Per un vero rilancio ne servirebbero 300»

Terzo Valico, galleria Serravalle completa «Pochi 50 miliardi per le infrastrutture»

FRANCESCO MARGIOCCO

genova Ad applaudire Elisa sulle note dell'inno di Mameli, ben distanziati nel cantiere di Libarna, o collegati via internet dall'ufficio, c'erano progettisti, tecnici, imprenditori e politici. Tutti accorsi per assistere all'evento simbolico della costruzione del Terzo Valico dei Giovi, l'abbattimento dell'ultimo diaframma, cioè l'ultimo pezzo di roccia della galleria di Serravalle, binario dispari, che consente di realizzare un tracciato di linea ferroviaria di circa 22 chilometri ed è la seconda per lunghezza e importanza dell'infrastruttura.

Elisa è il nome d'arte della Tbm, Tunnel boring machine, l'escavatrice che ieri ha completato gli ultimi sette chilometri. La fine del tunnel, e la firma, ieri, da parte di Mario Draghi, dei decreti per il commissariamento di 57 grandi opere, non sono bastati però a mettere Pietro Salini di buonumore. «Vedo un grande dibattito sul Recovery Plan, con un programma che in sei anni prevede investimenti in infrastrutture per circa 50 miliardi», ha detto l'amministratore delegato di Webuild, l'impresa che guida la costruzione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità Genova-Milano. «Sono lo 0,5% del Pil. Prima del Covid, il Paese spendeva il 2% del Pil in infrastrutture. Per far ripartire l'economia servono almeno 300 miliardi, in linea con gli altri Paesi europei».

Il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, intervenuto dopo di lui, ha cercato di rassicurarlo. «Oggi, dopo due mesi di lavoro, sblocciamo le procedure per realizzare 57 opere, che si erano incagliate nei palazzi della politica. E opere come questa creano Pil e occupazione, migliorano la qualità della vita. Il nostro Piano nazionale di ripresa e resilienza è tutto orientato in questa direzione».

--



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

dopo l' abbattimento dell' ultimo diaframma della galleria di 22 chilometri

«Partito il rilancio di Serravalle grazie ai lavori del Terzo valico»

Il sindaco Carbone: «Presto apriranno due nuove aziende, interesse anche da Genova» Conto alla rovescia per il restyling del centro con i fondi compensativi legati all' opera

LUCA LOVELLI

SERRAVALLE SCRIVIA Erano le 12,35 quando Elisa, questo il nome della "talpa" al lavoro tra i cantieri del Terzo Valico, abbatteva ieri l' ultimo diaframma della galleria di Serravalle Scrivia. Un passo in avanti che porta quindi a 22 i chilometri di tunnel senza interruzioni tra **Genova** e Novi Ligure.

L' avanzamento generale della grande opera è ora a metà strada e i lavori dovrebbero concludersi del tutto nel 2024, anno nel quale anche il territorio locale dovrebbe beneficiare di una riduzione dei tempi di percorrenza ferroviari tra i comuni dell' area novese e i tre principali centri urbani del Nord Ovest.

«Si tratta di uno scenario ben augurante per il quale dovremo farci trovare pronti - commenta Gian Paolo Cabella, sindaco di Novi Ligure - Dei quasi 5 milioni che la nostra città avrà per i fondi compensativi, una parte verrà investita anche per sistemare il parcheggio della stazione le cui condizioni ora non sono ottimali.

È poco illuminato alla sera e buona parte del terreno è dissestata. Cercheremo quindi di accontentare il più possibile i tanti pendolari che ogni mattina si spostano verso le metropoli».

Gianfranco Battisti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, ha sottolineato come **Genova** sarà collegata a Milano e a Torino in meno di un' ora. Un grande triangolo urbano nel mezzo del quale si trova un territorio che dovrà essere in grado di cogliere le opportunità che gli si presenteranno facilitando non solo lo spostamento delle merci ma anche delle persone. «Le ricadute nella zona si stanno già notando e a breve apriranno due piccole aziende da una ventina di dipendenti l' una. Una di logistica legata alla Roquette e l' altra di lavorazione di tessuti - spiega Alberto Carbone, sindaco di Serravalle Scrivia - Alcune realtà genovesi stanno chiedendo informazioni per spostarsi verso l' entroterra.

Grazie al prosieguo dei lavori del Terzo Valico, l' interesse verso la nostra area è in crescita. Con la loro futura e definitiva conclusione, avremo un importante collegamento tra il **porto di Genova** e la nostra pianura. Un bel passo in avanti per noi e per tutta Italia. A livello locale, ricadute positive per il trasporto delle persone ci saranno sicuramente». Secondo l' ambizioso progetto in essere, la città sarà protagonista di una vera rivoluzione urbanistica nei prossimi anni. «Con la pedonalizzazione di via Berthoud e la deviazione del passaggio dell' attuale centinaio di treni merci al giorno dal centro alla linea ferroviaria esterna, restituiamo Serravalle ai suoi cittadini - prosegue - Il progetto dovrebbe essere approvato entro fine mese in consiglio comunale per poi continuare l' iter legato ai fondi compensativi del Terzo Valico. Speriamo di appaltare tutto nel 2022 e di vedere conclusi i lavori nel 2024».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cade un altro diaframma il Terzo valico è ora oltre il 50%

Completata grazie ad una super talpa la galleria Serravalle, il tracciato della grande opera va avanti I lavori dovrebbero terminare entro il 2024. Il ministro Giovannini: "Esempio di infrastruttura sostenibile"

di Fabrizio Cerignale C'è voluto qualche minuto di attesa ma alle 12.32 la "super talpa" Elisa, una "Tunnel Boring Machine" del diametro di circa 10 metri per 75 metri di lunghezza, ha rotto l'ultimo diaframma nel cantiere di Libarna completando i lavori della galleria Serravalle- binario dispari del Terzo Valico.

Un momento simbolico visto che con quest'opera che consente di realizzare una linea ferroviaria di circa 22 chilometri senza interruzioni, l'infrastruttura, da un anno sotto la supervisione del Commissario Straordinario Calogero Mauceri, è completata al 50%.

Un'opera del costo di 6,2 miliardi, che collegherà con un tracciato di 53 chilometri, 37 dei quali in galleria, il porto di Genova con il nodo ferroviario di Milano e il nord Europa. « Si potrà andare da Genova a Rotterdam risparmiando 5 giorni di navigazione - ha ricordato Gianfranco Battisti, AD di Ferrovie dello Stato - attraversando paesi ad alta percentuale di Pil.

Nel 2024, quando l'opera sarà finita, Genova avrà una straordinaria centralità, sarà collegata in meno di un'ora con Milano e con Torino e in 2 ore e 3 minuti si arriverà a Venezia».

Un esempio di «infrastruttura sostenibile», come l'ha definita il ministro Giovannini, ma anche un modello di eccellenza italiana che coinvolge circa 400 imprese e tremila lavoratori. «È la voglia di fare che ci rende capaci di affrontare queste sfide ha spiegato Pietro Salini, ad di Webuild, general contractor dell'opera - che sono sfide tecniche ma anche economiche e il segreto per rilanciarsi sta nel saper fare queste cose e, soprattutto, nel semplificare le strade per farle».

Salini, quindi, dopo aver ricordato la falcidia che ha colpito il comparto delle costruzioni, ha lanciato un appello al governo.

« Vedo un grande dibattito sul Recovery Plan - ha ricordato - un programma che in sei anni prevede investimenti in infrastrutture di circa 50 miliardi, lo 0,5% del Pil. È necessario che queste risorse siano integrative rispetto ad altre fonti di finanziamento. In periodo pre-Covid il Paese spendeva in infrastrutture circa il 2% del Pil e per far ripartire l'economia serve un boost maggiore, almeno 300 miliardi, in linea con gli investimenti che gli altri paesi europei destinano alle opere infrastrutturali ». E se per il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, questo è un « collegamento fondamentale per far diventare la regione il cuore d'Europa » il governatore della Liguria, Giovanni Toti, la definisce: « Un pezzo d'Italia che funziona, e questo è ancor più importante, tenendo conto che in generale l'Italia tende ad avvitarci sui suoi problemi piuttosto che valorizzare le efficienze. Questa invece è una storia di un cantiere che è proseguito in un momento difficile e che porta benessere, efficienza per la nostra logistica e competitività al sistema delle nostre imprese ».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Terzo Valico: Toti, porta il Paese nel futuro

"Oggi celebriamo la tenacia di un cantiere che non si è fermato durante il Covid". Così il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, in collegamento da remoto con la cerimonia per l'abbattimento dell'ultimo diaframma della galleria di Serravalle Scrivia (Alessandria) del Terzo Valico dei Giovi. "Quest'opera - aggiunge il governatore ligure - credo sia la dimostrazione che la pandemia non ci ha fermato, in questa regione e nel Paese. Siamo andati avanti, con tutte le difficoltà e i rischi e lo abbiamo fatto bene. E' un'opera che porta il Paese nel futuro. Questo cantiere ha dato speranza per un futuro migliore, più bello. Non è un'opera che vale solo per il mio capoluogo o per il Piemonte e la Lombardia: vale per l'Europa perché collega uno dei principali porti del Mediterraneo con l'Europa continentale. Perché porta benessere, competitività anche per le nostre imprese. Stiamo celebrando un pezzettino di quell'Italia che funziona, questa è una storia di efficienza e coraggio. Il diaframma abbattuto oggi ci separava dal futuro. Sentiamo il profumo della fine". "Stiamo programmando ulteriori investimenti - conclude il governatore parlando del **porto** di **Genova** - e apriremo ai grandi traffici intercontinentali. La logistica è fondamentale per ripartire". (ANSA).



Terzo valico: abbattuto il diaframma della galleria di Serravalle, cronoprogramma rispettato

Intanto il Governo prepara la revisione delle norme che regolano il settore delle costruzioni

Più investimenti in infrastrutture e semplificazione degli iter autorizzativi questo risulta dalle richieste degli imprenditori e delle autorità locali intervenuti alla cerimonia di conclusione dei lavori di scavo della galleria di Serravalle per 6,4 chilometri, nell'ambito delle opere del Terzo Valico. Cerimonia caratterizzata dalla generale soddisfazione per i risultati raggiunti nonostante più di un anno di pandemia. All'arrivo della Tbm (Tunnel Boring Machine) 'Elisa', che ha sfondato il diaframma della galleria erano presenti il Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, il commissario straordinario di Governo per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di **Genova** e il Terzo Valico, Calogero Mauceri, i presidenti della Regione Liguria e della Regione Piemonte, Alberto Cirio e Giovanni Toti, Pietro Salini, amministratore delegato di Webuild, Gianfranco Battisti, amministratore delegato e direttore generale del Gruppo FS Italiane. Sembrano lontani i tempi in cui il Terzo Valico ferroviario **Genova**-Milano incontrava una tenace opposizione prima sia nelle piazze sia in forze (M5S soprattutto) presenti al parlamento e all'interno dello stesso Governo, poi solo nelle piazze: oggi i discorsi degli intervenuti non esprimevano preoccupazioni ma orgoglio e soddisfazione per il traguardo raggiunto mentre la sfida più impegnativa, e urgente è stata indicata nella realizzazione effettiva di quell'opera di semplificazione, promessa dal Governo, delle procedure che riguardano l'edilizia. Pietro Salini ha ricordato che l'opera è andata avanti secondi il programma dimostrando che a causa della pandemia «viviamo un momento particolarmente difficile ma anche in un clima così difficile si possono fare cose importanti per il paese». Però il Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza), secondo l'ad di We Build, contiene cifre inadeguate al rilancio del settore e quindi del paese. «teniamo presente - ha detto - che secondo Piano spenderemo in infrastrutture 50 miliardi di fondi europei, lo 0,50% del pil mentre prima del Covid spendevamo il 2,2%. Occorre un boost, una spesa più alta». Alberto Cirio Il presidente della Regione Piemonte, Cirio, ha sottolineato l'importanza degli investimenti in infrastrutture ma anche della semplificazione delle procedure, della soluzione del problema del Codice degli Appalti e del numero di autorità chiamate a intervenire nei progetti e nella realizzazione delle opere. Battisti ha ricordato che cantieri non si sono mai fermati nonostante la pandemia e, secondo il cronoprogramma, sono stati eseguiti metà dei lavori necessari a completare la ristrutturazione del Nodo ferroviario genovese per il 2023. Per il 2024 sarà in funzione il Terzo Valico e l'ad e direttore generale di FS ha tenuto a sottolineare le ricadute positive dell'opera: «2500 pendolari **Genova**-Milano che nel 2019 impiegavano 1 ora e 40 minuti lo faranno in meno di un'ora, possiamo immaginare quali saranno le congruenze dello sviluppo per **Genova** anche perché la città sarà collegata sull'asse alta velocità Torino-Venezia, e si avrà quindi un collegamento veloce **Genova**-Venezia». Gianfranco Battisti In effetti, secondi piani del Governo resi noti nei giorni scorsi, quando grazie all'apertura del Terzo Valico la nuova linea veloce tra la Liguria e la Pianura Padana consentirà di collegare **Genova** con il copoluogo lombardo in circa un'ora e quando sarà ultimata anche la tratta ad Alta velocità da Brescia a Venezia, Nord-Ovest e Nord-Est saranno attraversati da un unico sistema Av che dal Mar Ligure si spingerà fino alla Laguna. In questo scenario il Terzo Valico costituisce un'opera strategica di valenza europea, non solo per i passeggeri ma anche per le merci, perché consentirà di



potenziare i collegamenti tra i porti liguri (**Genova**, Savona) con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d' Europa, favorendo l' aggancio dell' area più sviluppata del Paese al corridoio Reno-Alpi e ai ricchi mercati del centro e nord Europa. Battisti ha poi ricordato i vantaggi dello spostamento



di merci dal traffico su gomma a quello su rotaia. Toti ha riferito di «avere incontrato il presidente Draghi, prima della riunione della conferenza delle Regioni, con lui ho parlato di programmare il futuro del Paese, di cui il Governo ha piena consapevolezza, sia per quanto riguarda le riaperture delle attività commerciali ed economiche, sia anche il futuro più lontano legato ai finanziamenti del Recovery Fund e alle opere strategiche come il Terzo Valico che da molto tempo stiamo portando avanti e di cui ora intravediamo la fine». Giovanni Toti Tanto più strategico risulta il Terzo Valico, non solo per **Genova** ma anche per il' Italia, secondo il governatore ligure, in quanto collega il **porto** di **Genova** con l' Europa continentale. Un **porto** fondamentale per l' Italia su cui stiamo programmando investimenti importanti come la Diga foranea che porterà nel bacino di Sampierdarena i grandi contenitori sopra i 20.000 teu e renderà lo scalo genovese, o la titanica opera compiuta dalla Duchessa di Galliera nel 1800, all' avanguardia e consentirà di far ripartire il traffico contenitori, passeggeri e le Autostrade del mare». Giovannini si è dichiarato consapevole della necessità di un radicale cambiamento delle procedure autorizzative che riguardano le opere edili ma ha precisato che, anche secondo gli stessi costruttori, « non bisogna sospendere il codice degli appalti ma reingegnerizzare il processo» Enrico Giovannini L' obiettivo è quello di «dimezzare» il tempo di realizzazione delle opere pubbliche. Per le sue competenze il ministero di Battistini dovrà coordinare la spesa dei circa 50 miliardi di euro dei fondi europei previsti dal Pnrr. L'elenco delle opere programmate dal suo ministero è lunghissimo e spazia dall' alta velocità della Salerno-Reggio Calabria alla riqualificazione energetica delle case popolari. Dovranno cambiare le norme che regolano gli appalti e le autorizzazioni. Il ministro non ha illustrato nei dettagli l' opera di revisione in cui il Governo è impegnato per armonizzare la regolazione delle opere con l' attuazione del recovery Fund ma di recente è stato reso noto che lo stesso Giovannini, Anac, Corte dei Conti, Consiglio di Stato e Funzione pubblica stanno vagliando le migliori proposte per semplificare la normativa sugli appalti e reingegnerizzare la procedura di messa a terra di un'opera pubblica. La sintesi, prima della fine del mese, dovrebbe essere fatta dal premier e poi confluire in un decreto che si affiancherà al Piano che dovrà essere inviato alla Commissione europea entro fine mese. Fra le ipotesi allo studio due sembrano al momento le modifiche certe dell' impianto attuale: la creazione di una Sovrintendenza dei beni culturali a livello nazionale, in grado di accelerare il rilascio delle autorizzazioni, e la previsione del cosiddetto appalto integrato: dalla fase di progettazione a quella di attuazione, la gara per affidare un'opera pubblica prevista nel Recovery plan potrebbe concludersi con l' affidamento a una sola impresa. Intanto, per superare l' emergenza, 29 commissari straordinari sono stati nominati per gestire 57 opere pubbliche da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive e alla complessità delle procedure amministrative.

Terzo Valico, terminata anche la galleria Serravalle: l'opera è realizzata al 50%

Genova . Con l'abbattimento dell'ultimo diaframma si sono completate oggi le attività di scavo della galleria Serravalle del Terzo Valico, che in questo modo è giunto al 50% della sua realizzazione . La caduta dell'ultimo 'pezzo di roccia' consente di realizzare un tracciato di linea ferroviaria di circa 22 chilometri senza interruzioni. Confermato il 2024 come anno di entrata in funzione a regime dell'opera. 'La giornata di oggi è importante e beneaugurante in epoca Covid, perché buttiamo giù un pezzo di diaframma che porta da Genova verso la Pianura Padana e verso il futuro del Paese. Oggi si celebra il risultato della tenacia di un cantiere che non si è fermato durante la pandemia e si celebra un pezzo d'Italia che funziona', ha detto il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti , intervenendo in videoconferenza alla cerimonia di conclusione dei lavori. 'Questa opera non è importante solo per Genova o la Liguria e il Piemonte - ha continuato - ma per il Paese, perché collega il porto di Genova con l'Europa continentale. Un porto fondamentale per l'Italia su cui stiamo programmando investimenti importanti come la diga foranea che porterà nel bacino di Sampierdarena i grandi contenitori sopra i 20mila Teu e renderà lo scalo genovese, dopo la titanica opera compiuta dalla Duchessa di Galliera nel 1800, all'avanguardia e consentirà di far ripartire il traffico contenitori, passeggeri e le Autostrade del mare'. Grazie al Terzo Valico ' Genova assumerà un ruolo di straordinaria centralità perché sarà collegata sull'asse trasversale del paese Torino-Venezia passando per Milano in poco più di due ore - ha detto l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti - Nel 2024 accadrà qualcosa di straordinario: 2.500 pendolari che viaggiano tra Genova e Milano avranno un collegamento in meno di un'ora'. Queste due città insieme a Torino, ha aggiunto Battisti, 'entreranno nel perimetro di una grande area urbana in grado di competere con le capitali europee'. 'Questo esempio dimostra chiaramente che cos'è un'infrastruttura sostenibile - ha commentato il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini - e il fatto che siano imprese italiane a realizzarla è una testimonianza ancora una volta dell'eccellenza italiana. Con opere di questo tipo si genera Pil, ma si aumenta anche la qualità della vita delle persone'. Per l'ad di Webuild Pietro Salini è stata l'occasione di chiedere un maggiore impegno del Governo sulle infrastrutture nel Recovery Plan. 'In epoca pre-Covid - ha detto rivolgendosi al ministro Giovannini - spendevamo il 2,2% del Pil in termini di infrastrutture. Per far ripartire l'economia serve un boost, servirebbe una spesa più ampia. Avremmo bisogno di 300 miliardi di investimenti, non 50. Il settore delle costruzioni ha subito una falcidia gigantesca. Ci devono essere altre fonti di finanziamento, altri capitoli di bilancio'. Nel 2020 nel cantiere del Terzo Valico il 24 % circa di chilometri in più rispetto al 2019 per quasi 17 chilometri complessivi e sono stati riavviati i cantieri del Nodo di Genova nell'ambito del progetto unico, con una programmazione economica di oltre 433 milioni di euro rispetto ai 360 del 2019.



Il Terzo Valico al 50% non nulla senza il quadruplicamento della Tortona - Milano

di s.i. venerdì 16 aprile 2021 GENOVA - Non è di certo un traguardo e non c'è nulla da festeggiare per i liguri nell'abbattimento del diaframma e nel completamento della galleria di Serravalle. I lavori del Terzo Valico sono arrivati al 50%, ma "è falso dire che questa linea ferroviaria collegherà Genova con Milano in meno di un'ora non appena sarà conclusa", a sottolinearlo è l'editore di Primocanale Maurizio Rossi che da anni e anni con Primocanale denuncia la situazione. Una battaglia editoriale che si intreccia al tema di una Liguria sempre più isolata tra il caos delle autostrade e lo scandalo dei voli Alitalia per la capitale. "Il Terzo Valico non è una linea ad alta velocità, ma consente l'alta capacità, che quindi con gallerie più larghe e in una pendenza minore rispetto agli altri valichi per la Lombardia e il Piemonte consentirà il passaggio treni più grandi e più lunghi, fino a 750 metri: ciò significa che si potranno caricare più container sui treni e si spera di averne meno sulle strade", spiega Rossi. Un'opera quindi importante dal punto di vista logistico. Se non che c'è un grosso retroscena. Una volta usciti dal Terzo Valico, c'è un solo binario per Milano: "Tutto questo perché non è ancora stato fatto il quadruplicamento della Tortona-Milano, se un treno va a 200km/h ma ha davanti un treno pendolare regionale che fa tutte le fermate sarà costretto ad andare comunque a 70km/h". Al momento è stato soltanto ipotizzato il quadruplicamento in due lotti. Il primo, attualmente più congestionato, tra Tortona e Pavia è già stato oggetto di una progettazione preliminare di Rfi. Il secondo tra Tortona e Pavia non è ancora stato preso in considerazione. "E per entrambi non c'è ancora stato nessun finanziamento", aggiunge l'editore. Senza contare il ritardo nella consegna del cantiere del Terzo Valico, che dal 2023 oggi è già passato a parlare di 2024 durante le celebrazioni. "Se più traffici vuol dire più traffico con code di tir in città non va bene, se ci si ferma per investire e portare lavoro a Genova ben venga: ad oggi com'è stata pensata quest'opera rischia solo di danneggiare i liguri, non di avvantaggiarli". Proprio lunedì per fare il punto sulla situazione di tutti i lavori in corso sulle ferrovie, sarà ospite di Terrazza Colombo l'amministratrice delegata di Rfi, Vera Fiorani, nominata di recente al posto di Maurizio Gentile. Presenti anche il sindaco Marco Bucci, il presidente Giovanni Toti, il presidente dell'autorità portuale Paolo Emilio Signorini, l'onorevole Raffaella Paita, Edoardo Rixi responsabile delle Infrastrutture per la Lega. Approfondimenti Terzo Valico, in 30 a processo. Imputati Salini, i Monorchio e Incalza Incidente nel cantiere del Terzo Valico, camion contro galleria: autista resta incastrato Incidente Terzo Valico, i sindacati: accelerare sulla sicurezza del lavoro Terzo Valico, i sindacati: "Serve tavolo permanente su salute e sicurezza" Terzo Valico: terminata la galleria Serravalle, opera al 50 per cento.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Al terminal san giorgio di genova

Blockchain e container, esperimento in porto

F. MAR.

La blockchain applicata alla logistica è l'oggetto di una sperimentazione, durata due anni e appena conclusa, nel Terminal San Giorgio. Il progetto ha coinvolto un gruppo di aziende (Aitek, Circle, Hub Telematica, M3S, Klik&Find, Selesta Ingegneria) e la Scuola politecnica dell'Università di **Genova**. «Nella blockchain, quando inserisco un dato, non posso modificarlo, a meno di fare un reset completo di cui tutti si accorgerebbero. Questa sua "notarizzazione intrinseca", la rende uno strumento ideale per la logistica», dice Pierpaolo Baglietto, professore di calcolatori elettronici nell'ateneo genovese e coordinatore del progetto. La blockchain consente di certificare i passaggi della merce da un operatore all'altro e di risalire al responsabile di un eventuale danno che subito durante il viaggio.

«L'esperimento ha dimostrato che la tecnologia funziona. Per portarla a un livello industriale servono altro lavoro e altre risorse», ammette Massimo Massa, ingegnere dell'azienda Aitek e tra i responsabili della ricerca. Trattandosi di una tecnologia applicata al commercio mondiale, è necessaria, perché funzioni, l'adesione dei porti e delle aziende di trasporto del mondo. Servono standard internazionali e una spinta politica. «Ma il **porto di Genova**, se vorrà andare avanti, potrà fare da apripista», dice Massa.

—F. Mar. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

liguria

Confermate le nomine per i cantieri bloccati

Nel Dpcm che avvia il commissariamento delle 57 opere pubbliche bloccate dalla burocrazia, ci sono anche sei infrastrutture liguri: i nomi di opere e commissari sono quelli già circolati nelle bozze del governo Conte II. Nel dettaglio, si tratta del riavvio del tunnel del Colle di Tenda, affidato a Nicola Prisco (Anas, l'opera in realtà è tra Francia e Piemonte, ma rappresenta un'arteria importante per l'estremo Ponente ligure); gli interventi sulla statale della Valtrebbia (Aldo Castellari, Anas), il completamento del raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia (Vincenzo Macello, Rfi), della ferrovia Pontremolese (Mariano Cocchetti, Rfi), la diga foranea di Genova (Paolo Emilio Signorini, **Autorità di sistema portuale**), il rifacimento della caserma Ilardi a Genova (Fabio Riva, Mit).

FRANCESCO MARGIOCCO



L' analisi

La stagione dei commissari dalla diga del porto in avanti Serve correre dopo il virus

di Massimo Minella Il ministro Enrico Giovannini attende la caduta del diaframma della galleria per tornare al giorno della sua nomina, quando inevitabili fioccarono le polemiche per il cambio di nome del dicastero. «La scelta di indicare Infrastrutture e Mobilità Sostenibili si riassume proprio in un' opera come il Terzo Valico che va nella logica della decrescita della quota di trasporto su gomma a vantaggio del ferro». L' opera, in effetti, cammina e supera ormai il 50% della sua realizzazione complessiva. Ci saranno ancora più di due anni di lavori, ma la rotta che conduce al collegamento via treno delle merci dal porto di Genova fino al Mare del Nord non subirà più deviazioni e colpi di freno. Fondamentale, appunto, era superare gli Appennini e procedere spediti verso la Pianura Padana e da qui cominciare a salire verso le Alpi e poi ancora più su, fino a Rotterdam.

L' infrastruttura su cui ormai tutti sembrano essere d' accordo (ma all' inizio non era affatto così) si affianca a un pacchetto sostanzioso di grandi opere che il governo ha ufficialmente liberato affidandole alla gestione di commissari che saranno anche stazione appaltante e potranno operare con alcune deroghe ai contratti pubblici. Il controllo e la vigilanza del pubblico dovranno quindi essere rafforzate, perché nessuno può pensare di avere scorciatoie circa il rispetto delle regole, ma fatta questa premessa, che è poi una pre- condizione che sfida i tanti sostenitori del pre- giudizio, si può davvero procedere speditamente. Il pacchetto di grandi opere liberate ieri dal dicastero guidato da Enrico Giovannini arriva a 57, per oltre 80 miliardi di euro di investimenti pubblici. Quattro di queste riguardano la Liguria e sono attese da anni, alcune da decenni.

Si parla di ferrovia, ma anche di mare, e addirittura della ristrutturazione di una caserma (la Ilardi). Il mare va letto come infrastruttura portuale ed è fin troppo semplice capire che si sta parlando della diga del porto di Genova, affidata nel ruolo di commissario al presidente dell' autorità di sistema Paolo Signorini. Per costruire la più grande diga marittima mai pensata fino a oggi in Italia, costo superiore al miliardo di euro, non si dovrebbe attendere molto. Signorini punta ad assegnare definitivamente i lavori entro la fine del 2021, così da far partire i cantieri l' anno prossimo. Si proseguirà per 6- 7 anni per avere una nuova barriera di protezione del porto, 500 metri più in là della diga attuale, che sarà anche una infrastruttura attiva, in grado cioè di produrre energia da fonti rinnovabili, sfruttando il sole, il vento e il moto ondoso. Sono ancora più lontane nel tempo le opere ferroviarie che da oggi sono a tutti gli effetti affidate ad altrettante commissari.

Stiamo parlando in questo caso di " raddoppi" che riguardano le ali della Liguria, la Genova- Ventimiglia a Ponente, e la Pontremolese a Levante. Una volta completate, potrebbero contribuire pesantemente alla rivoluzione infrastrutturale di una Liguria da decenni ai margini del sistema logistico internazionale, proprio per la sua cronica incapacità di far correre rapidamente le merci, ma anche i passeggeri, in entrata e in uscita dai porti. Il sistema ligure della portualità, infatti, non guida soltanto in Italia la movimentazione dei container, ma anche quella dei crocieristi, due voci destinate a ripartire non appena sarà rientrata la lunga emergenza sanitaria. Per questo, sarà anche opportuno arrivare a un pronunciamento definitivo su un' opera che non è commissariata perché ancora deve partire, e che riguarda un' altra modalità di trasporto, la gomma. Senza un sì o un no sulla Gronda autostradale, infatti, non si potrà procedere in modo compiuto, in una direzione o nell' altra. Rispetto a un' impostazione recente che prevedeva la revoca della



concessione ad Autostrade e quindi il riavvio dell' iter autorizzativo per la costruzione della Gronda, ora si sta pensando a mantenere la concessione in capo ad Aspi, cambiando



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

però la composizione del capitale.

Sarà opportuno procedere celermente, però. Come è noto, l' iter della Gronda è sostanzialmente pronto e manca solo il via libera del ministero dei Trasporti.

Lo schema attuale prevede un allungamento della concessione ad Aspi per 4 anni, in cambio di un lieve innalzamento dei pedaggi autostradali. Il piano ha già convinto l' Unione Europea. Ora però bisogna decidere che fare, sì o no. Continuare a rinviare è solo la soluzione peggiore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Al via 57 opere, ecco interventi e commissari

Anche Gentile e Simonini. Le donne sono sei

"Il ministro Giovannini ed io abbiamo nominato 57 commissari per 57 opere pubbliche, opere che erano già finanziate e aspettavano di essere attuate. La domanda che uno si fa è: ma quando le vedo queste opere? Giovannini questo pomeriggio spiegherà il cronoprogramma con la data di apertura dei cantieri". Lo ha detto il premier Mario Draghi in conferenza stampa. Ecco in dettaglio come è composta la squadra dei 29 supercommissari scelti oggi governo per la realizzazione delle 57 opere e l'elenco degli interventi. Tra i nomi quello di Massimo Simonini, ad di Anas e Maurizio Gentile ex ad di Rete ferroviaria italiana. Le commissarie sono 6. **OPERE FERROVIARIE** -

Brescia-Verona-Vicenza Vincenzo Macello - Fortezza- Verona Paola Firmi - Cremona-Mantova Chiara De Gregorio - Venezia TRIeste Vincenzo Macello - Orte Falconara Vincenzo Macello - Roma Pescara Vincenzo Macello - Genova Ventimiglia Vincenzo Macello - Pontremolese Mariano Cocchetti - Anello ferroviario Roma Vera Fiorani - Pescara Bari Roberto Pagone - Napoli Bari Roberto Pagone - Ferrandina Matera La Martella Vera Fiorani - Salerno Reggio Calabria Vera Fiorani - Taranto Metaponto Lamezia Battipaglia Vera Fiorani - Palermo Trapani Filippo Palazzo - Palermo Catania Messina Filippo Palazzo

INFRASTRUTTURE STRADALI - SS45 Val Trebbia Aldo Castellari - SS20 Colle Tenda Nicola Prisco - E78 Grosseto Fano Massimo Simonini - SS675 Umbro laziale Ilaria Maria Coppa - SS4 Salaria Fulvio Maria Saccodato - Collegamento Cisterna Valmontone Antonio Mallamo - SS647, SS16, SS89 Vincenzo Marzi - SS369 SS212 Nicola Montesano - SS17 Antonio Marasco - SS106 Ionica Massimo Simonini - SS640 Raffaele Celia - Ragusa Catania Raffaele Celia **PRESIDI DI PUBBLICA SICUREZZA** A Torino, Milano, Genova e Bologna Fabio Riva; Vittorio Rapisarda a Roma; Giuseppe D' Addato a Napoli; Gianluca Ievolella a Crotone, Reggio Calabria, Palermo e Catania **INFRASTRUTTURE IDRICHE** A Roma per l'acquedotto del Peschiera Massimo Sessa; In Sardegna Angelica Catalano per le dighe Maccheronis, Cambidanovu, Rio Olai, Rio Govossai, Rio Mannu di Pattada, Cantoniera sul Tirso, Monte Pranu, Monti Nieddu, Medua Aingiu; Ornella Segnalini per la Diga Pietrarossa tra Enna E Catania. **INFRASTRUTTURE PORTUALI** Per la Diga Foranea di Genova **Paolo Signorini**, per la Darsena Europa a Livorno Luciano Guerrieri, per il Porto di Palermo Pasqualino Monti **TRASPORTO RAPIDO DI MASSA** per la linea C della Metropolitana di Roma Maurizio Gentile.



Opere pubbliche da sbloccare, nominati quattro commissari per la Liguria

Hanno il compito di gestire le opere pubbliche da tempo bloccate

Vincenzo Macello per il raddoppio della **Genova** Ventimiglia, Mariano Cocchetti per il completamento del raddoppio della Pontremolese. Fabio Riva si occuperà della realizzazione del presidio di pubblica sicurezza (a **Genova** è prevista la ristrutturazione della caserma Ilardi). Paolo Emilio Signorini della nuova diga foranea del **porto** di **Genova**. Ora è ufficiale. Sono quattro dei ventinove commissari straordinari nominati dal ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per gestire 57 opere pubbliche da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive e alla complessità delle procedure amministrative. Si tratta di 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme per la pubblica sicurezza, 11 opere idriche, 3 infrastrutture portuali e una metropolitana, per un valore complessivo di 82,7 miliardi di euro (21,6 miliardi al Nord, 24,8 miliardi al Centro e 36,3 miliardi al Sud) finanziate, a legislazione vigente, per circa 33 miliardi di euro. Il finanziamento sarà completato con ulteriori risorse nazionali ed europee, compreso il Next Generation Eu. «È un passo importante per il rilancio delle opere pubbliche in Italia. Si tratta di infrastrutture attese da tempo da cittadini e imprese, in gran parte già finanziate - commenta il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini - l'attuazione delle opere commissariate determinerà anche importanti ricadute economiche e occupazionali. Considerato che una parte significativa delle opere è localizzata al Sud, ci aspettiamo impatti positivi in termini di riduzione del gap infrastrutturale tra i territori del nostro Paese. In due mesi abbiamo completato un processo che era fermo da tempo, ma ora occorre procedere velocemente all'attuazione dei cronoprogrammi e a tal fine intendo incontrare al più presto i commissari. Il ministero monitorerà trimestralmente la realizzazione delle diverse fasi, così da rimuovere tempestivamente eventuali ostacoli». Per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari possono assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto di una serie di principi e di disposizioni, tra cui quelli relativi all'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni, alla sostenibilità energetica e ambientale, al conflitto di interesse. Inoltre, un ulteriore limite è quello relativo alle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione e del subappalto.



Draghi: "57 commissari per 57 opere", per Genova confermati Riva, Macello e Signorini

Si occuperanno del rifacimento della caserma Ilardi a Sturla, del raddoppio della linea ferroviaria tra Genova e Ventimiglia e della nuova diga foranea

Roma . 'Abbiamo nominato 57 commissari per 57 opere, di vario tipo, erano opere già finanziate che aspettavano di essere attuate', così il presidente del consiglio Mario Draghi in conferenza stampa a Palazzo Chigi dopo le informazioni sulle riaperture dal 26 aprile ha sottolineato come il governo voglia sostenere alcuni progetti strategici. Di queste 57 opere commissariate, tre sono quelle che riguardano Genova e che erano state inserite nell'elenco già dal governo Conte. Confermati i nomi dei commissari. Per quanto riguarda la nuova diga foranea del porto di Genova il nome è quello di Paolo Emilio Signorini , presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, fresco di rinnovo della carica su proposta di Regione Liguria. Il progetto si scontra al momento con la mancanza di circo 600 milioni per l'ultima tranche. Per quanto riguarda il raddoppio della linea ferroviaria Genova Ventimiglia , il commissario sarà Vincenzo Macello, proposto anche per seguire altre quattro grandi opere, come l'alta velocità tra Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Venezia, dell'Orte-Falconara e della Roma Pescara. Sarà invece Fabio Riva , attuale Provveditore interregionale alle opere pubbliche per la Lombardia e l'Emilia-Romagna, vicino alla ex ministra De Micheli, il commissario per il rifacimento della caserma Ilardi di Sturla . Riva prende il posto di Roberto Ferrazza, inizialmente nominato ma rimosso perché tra i 73 indagati per il crollo di Ponte Morandi. La scelta del cambio in corsa è stata evidentemente di opportunità visto che la nomina iniziale seguiva un criterio tecnico burocratico, visto il suo ruolo del provveditorato.



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Abele Carruezzo

Roma . Firmati i Dpcm dal Presidente del Consiglio dei Ministri, ieri, dopo il parere positivo espresso dalle Commissioni preposte di Camera e Senato. Così si avvia ufficialmente l' iter dal Decreto-legge n.76 di luglio 2020, seguito dal Ministro Giovannini che ha nominato ventinove Commissari straordinari per gestire 57 opere pubbliche, nella speranza di accorciare i tempi di realizzazione. 'E' un importante atto per la realizzazione di fondamentali opere pubbliche - ha dichiarato il Ministro Giovannini - attese da tempo da cittadini e imprese, in parte già finanziate nel Bilancio dello Stato e mai avviate'. Le opere riguardano 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme per la pubblica sicurezza, 11 opere idriche, 3 infrastrutture portuali e una metropolitana, per un valore complessivo di 82,7 miliardi di euro (21,6 miliardi al Nord, 24,8 miliardi al Centro e 36,3 miliardi al Sud) finanziate, a legislazione vigente, per circa 33 miliardi di euro. Il finanziamento sarà completato con ulteriori risorse nazionali ed europee, compreso il Next Generation. Nelle prossime settimane sarà presentata un' ulteriore lista di opere da commissariare, in particolare, quelle previste dal Piano Nazionale di Ripresa

e Resilienza. Queste ultime hanno avuto bisogno di una serie d' interventi normative e procedurali per ridefinire quelle esistenti; infatti, la Commissione istituita interministeriale (MIMS e P. A.) ha elaborato il piano di opere aggiuntive che ora sono al vaglio degli uffici competenti. 'L' attuazione delle opere commissariate determinerà anche importanti ricadute economiche e occupazionali - ha commentato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini -. E ancora: 'Considerato che una parte significativa delle opere è localizzata al Sud, ci aspettiamo impatti positivi in termini di riduzione del gap infrastrutturale tra i territori del nostro Paese.' Opere ferroviarie principali: le linee AV/AC Brescia-Verona-Padova, Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina; il potenziamento delle linee Orte-Falconara e Roma-Pescara; la chiusura dell' anello ferroviario di Roma; il potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia. Opere stradali principali: la SS Ionica 106; la E 78 Grosseto-Fano; la SS 4 Salaria e la SS 20 del Colle di Tenda; la SS 16 Adriatica; la SS 89 Garganica. Opere settore portuale: realizzazione della nuova diga foranea del **porto di Genova** affidata al Presidente dell' AdSP del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini; realizzazione della Darsena Europa, la nuova piattaforma portuale di Livorno, affidata al Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri; rilancio della cantieristica navale nel **porto di Palermo** e per l' interfaccia **porto-città** al Presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti. I presidi di pubblica sicurezza saranno realizzati a Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone, Napoli, Bologna, **Genova** e Milano. Gli altri interventi riguardano l' Acquedotto del Peschiera e numerose dighe in Sardegna, i porti di **Genova**, Livorno e Palermo. Compiti dei Commissari: assunzione di ogni determinazione necessaria per l' avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi; eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati; funzioni di stazione appaltante; operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, con il rispetto dei principi relativi all' aggiudicazione e l' esecuzione di appalti e concessioni, alla sostenibilità energetica e ambientale, al conflitto di interesse; apertura contabilità speciali, per le spese di funzionamento e di realizzazione degli interventi nel caso svolgano le funzioni di stazione appaltante; prevista l' eventuale nomina, da



parte del Commissario, di un sub-commissario. È previsto che l' approvazione dei progetti da parte dei Commissari, d' intesa con i Presidenti delle Regioni territorialmente competenti, sostituisca a effetto di legge ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l' avvio



Il Nautilus

Genova, Voltri

o la prosecuzione dei lavori, salvo che per quelli relativi alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici, per i quali è definita una specifica disciplina. Abele Carruezzo P.S.: si allega la lista particolareggiata delle opere commissariate. Opere e Commissari_CC. pdf Short URL : <https://www.ilnautilus.it/?p=82704>.

Informare

Genova, Voltri

Nominati i 29 commissari straordinari per sbloccare 57 opere pubbliche

Si tratta di progetti del valore complessivo di 82,7 miliardi di euro. Il governo ha formalmente nominato i 29 commissari straordinari per gestire 57 opere pubbliche, il cui compito sarà di sbloccare la loro realizzazione. Si tratta di 16 infrastrutture ferroviarie per un valore di 60,8 miliardi di euro, di 14 stradali per 10,9 miliardi, 12 caserme per la pubblica sicurezza per 528 milioni, 11 opere idriche per 2,8 miliardi, tre infrastrutture portuali per 1,7 miliardi e una metropolitana per 5,9 miliardi di euro. Il valore complessivo delle opere è quindi di 82,7 miliardi di euro (21,6 miliardi al Nord, 24,8 miliardi al Centro e 36,3 miliardi al Sud) finanziate, a legislazione vigente, per circa 33 miliardi di euro. Il finanziamento sarà completato con ulteriori risorse nazionali ed europee, compreso il Next Generation EU. Sulla base dei cronoprogrammi disponibili, nel corso del 2021 si prevede l'apertura di 20 cantieri, cui se ne aggiungeranno 50 nel 2022 e ulteriori 37 nel 2023. Si tratta - ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini - di «un passo importante per il rilancio delle opere pubbliche in Italia. Si tratta di infrastrutture attese da tempo da cittadini e imprese, in gran parte già finanziate. L'attuazione delle opere commissariate determinerà anche importanti ricadute economiche e occupazionali. Considerato che una parte significativa delle opere è localizzata al Sud, ci aspettiamo impatti positivi in termini di riduzione del gap infrastrutturale tra i territori del nostro Paese. In due mesi abbiamo completato un processo che era fermo da tempo, ma ora occorre procedere velocemente all'attuazione dei cronoprogrammi e a tal fine intendo incontrare al più presto i commissari. Il Ministero monitorerà trimestralmente la realizzazione delle diverse fasi, così da rimuovere tempestivamente eventuali ostacoli». Tra le opere commissariate, nel settore portuale il compito di seguire il progetto per la realizzazione della nuova diga foranea del **porto di Genova** è stato affidato al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, quello per la realizzazione della Darsena Europa, la nuova piattaforma portuale di Livorno, è stato assegnato al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, e il compito per il rilancio della cantieristica navale nel **porto** di Palermo e per l'interfaccia **porto**-città al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti. Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 **Genova** - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

presentati gli emendamenti per correggere il problema d' interpretazione

Ristori per l' autotrasporto, in Senato no alla tassazione

MATTEO DELL' ANTICO

Manca ancora l' ok definitivo ma, salvo imprevisti, le aziende dell' autotrasporto non dovranno pagare le tasse sui ristori avuto a causa del crollo di Ponte Morandi e le aziende che già hanno pagato potranno comunque scalare dalle prossime tasse gli importi già versati.

In Senato, infatti, sono stati presentati gli emendamenti al decreto Sostegni bis per correggere il problema d' interpretazione sui ristori elargiti dal decreto Genova per i maggiori costi sostenuti dalle aziende di autotrasporto a causa del crollo del viadotto sul Polcevera. Questi ristori furono giudicati non tassabili da Regione Liguria al momento dell' erogazione alle imprese, mentre poche settimane fa l' Agenzia delle Entrate ne ha sostenuto la tassabilità. Lunedì scorso quattro senatori (Berutti, Botto, Conzatti e Pinotti) hanno presentato l' emendamento per risolvere definitivamente questo problema che ora è arrivato in commissione Trasporti, emendamento al quale hanno comunque lavorato, coordinandosi, tutti i parlamentari liguri.

«Come associazione abbiamo mantenuto la parola nei confronti delle imprese di autotrasporto che stanno subendo la beffa di vedersi tassati gli importi ricevuti per gli anni 2018 e 2019 e per quelli ancora da ricevere del 2020», dice Roberto Gennai responsabile di Cna Fita Genova.

«Grazie infatti al nostro ufficio legislativo nazionale e al lavoro di alcuni parlamentari - prosegue - sono stati presentati due emendamenti uguali tra loro nella sostanza, che, se approvati, metterebbero fine alle interpretazioni sulla tassabilità o meno di questi ristori. Il testo degli emendamenti andrebbe infatti a modificare l' articolo in questione del decreto Genova indicando che "i ristori non assumono rilevanza ai fini fiscali". Al mondo dell' autotrasporto, dopo il crollo di Ponte Morandi, il governo ha destinato in totale 180 milioni di euro di ristori per i danni patiti dai Tir.

L' importo è stato così suddiviso: 20 milioni di euro di ristori per il 2018, 80 milioni per il 2019 e altrettanti per lo scorso anno. «Senza entrare nel merito della posizione dell' Agenzia delle Entrate - chiude Gennai - abbiamo chiesto alle forze politiche di modificare in Parlamento il decreto Genova, in modo tale da non avere alcun dubbio».

Le richieste di risarcimento danni presentate dalle imprese sono state raccolte nei mesi scorsi dall' **Autorità di sistema portuale** di Genova-Savona. Palazzo San Giorgio ha predisposto anche un piano di controlli sulle aziende che hanno presentato domanda di ristoro per le missioni di viaggio. I controlli sono stati effettuati chiedendo alle imprese la documentazione comprovante lo svolgimento effettivo di una o più missioni di viaggio (da fornire il documento di accompagnamento della merce e il documento di effettivo espletamento della missione). Le missioni di viaggio controllate su ciascuna azienda sono state selezionate in modo casuale dall' Authority e i controlli sono partiti lo scorso giugno.

Hanno potuto beneficiare dei risarcimenti concessi dal governo tutte le imprese di trasporto merci per conto terzi - comprese le attività di riposizionamento dei container - che hanno dimostrato l' attraversamento del nodo urbano genovese e per le quali il ristoro deriva dagli svantaggi conseguenti ai percorsi aggiuntivi stradali e autostradali, ovvero dalle difficoltà logistiche dipendenti dall' attraversamento delle aree urbane e portuali del capoluogo ligure.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

signorini: «chiesto il commissario per l' area, attendiamo la risposta del governo»

Green Logistic Valley, gli spedizionieri genovesi rilanciano il progetto

ALBERTO GHIARA

Genova Genova come Singapore e Barcellona. È questa la sfida che Spediporto, l' associazione delle case di spedizione genovesi, ha rilanciato ieri durante il convegno NextGe-neration, dedicato al progetto Green Logistic Valley, che sta prendendo forma in Valpolcevera: «Alla fine della pandemia - si è chiesto il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto - tutto tornerà come prima oppure, più probabilmente, il mondo non sarà più lo stesso? Dovremo affrontare sfide e per Genova la Green Logistic Valley è una di queste. Combinerà la zona logistica semplificata con la possibilità di creare una zona franca doganale. Si tratta di esperienze che sono già state fatte vicino a altri porti, come Singapore o Barcellona.

Insieme alla Zona logistica semplificata (Zls) si sviluppano anche centri di ricerca e incubatori di startup digitali».

Per poter diventare operativo, il progetto aspetta che diventi realtà la Zls: «Assieme al sindaco Bucci e al presidente della Regione Toti - ha detto il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** ligure occidentale, Paolo Emilio

Signorini - abbiamo mandato una nota a Roma per avere la designazione del commissario straordinario, con la quale saremo operativi». La nota è stata inviata da 10 giorni, dal governo non è ancora arrivata risposta. Intanto però Genova si sta preparando a diventare un centro nazionale e internazionale della digitalizzazione e dell' innovazione tecnologica, tutte caratteristiche che si integrano con il progetto di Spediporto. Durante il convegno il sindaco di Genova, Marco Bucci, ha ricordato che il Comune ha presentato per il Pnrr progetti per almeno quattro miliardi di euro: «Abbiamo chiesto anche di più, ma questi hanno buone probabilità di essere accolti».

Fra questi, oltre alla diga foranea ci sono anche un cloud digitale nazionale, con investimenti in hardware e software collegati all' arrivo a Genova dei grandi cavi sottomarini di telecomunicazione che, proprio passando sotto la Lanterna, conetteranno l' Europa con America e Asia. Poi il porto ecosostenibile, la cabinovia per forte Begato, la riqualificazione dei forti e delle mura, la digitalizzazione dei musei.

--



Trasporti: Spediporto, Green logistic Valpolcevera sarà volano

Progetto per incubatore del mix imprese, ambiente, tecnologia

(ANSA) - **GENOVA**, 16 APR - "Il progetto della Green Logistics Valley della Valpolcevera può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il **porto** di Barcellona" dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. L'associazione degli spedizionieri di **Genova** rilancia con l'incontro in streaming NextGeneration, che quest'anno sostituisce l'assemblea pubblica, il progetto che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia, una zona logistica semplificata (Zes) in Valpolcevera, distretto tecnologico logistico legato alla blue economy, ecosostenibile, con un corridoio doganale semplificato, digitalizzazione spinta, dove le merci, tracciate elettronicamente, possano spostarsi dal **porto** in area franca senza inquinare e dove si faccia anche alta formazione. L'esempio sono gli incubatori di startup digitali nati a Rotterdam, Barcellona o Singapore. "Il settore marittimo e portuale è al centro di una vera e propria rivoluzione digitale - ricorda il presidente di Spediporto Alessandro Pitto -. E le nostre aziende stanno facendo la loro parte, la federazione ha proposto al Mit, che li ha inseriti nel Pnrr, 7 progetti di digitalizzazione per un totale di oltre 300 milioni di euro". Il progetto Valpolcevera è condiviso e oggi è "sfida e opportunità" sottolinea il sindaco Marco Bucci "per una valle dove assieme alla parte residenziale può stare un'industria del terzo millennio in un sistema sostenibile dal punto di vista ambientale". "Il **porto** di **Genova** nei prossimi anni sarà al centro di un pezzo importante dello sviluppo non solo della nostra città ma del nostro Paese" ricorda il presidente della Regione Giovanni Toti. Tra gli intervenuti il presidente dell'Adsp di **Genova**, Savona e Vado ligure Paolo Emilio Signorini, l'onorevole Raffaella Paita, l'assessore regionale Andrea Benveduti, Andrew Lim della National University of Singapore e Fernando Alberti ordinario di strategie imprenditoriali Università Liuc. (ANSA).



Spediporto: la Green Logistics Valley per disegnare il futuro di Genova

Nel progetto di Spediporto, la val Polcevera diventa un' area logistica strategica in cui tecnologia e industria convivono in un' ottica sostenibile

Italia Compete ha recentemente messo a confronto l' indice del fermento imprenditoriale delle città italiane: Genova si posiziona al 38esimo posto . Non un risultato eccelso, ma comunque positivo, perché il capoluogo ligure dimostra di meritare il proprio posto tra le 50 province più dinamiche della penisola . E 'spacchettandolo', si evidenziano alcuni punti di forza della città: Genova è nona per investimenti iniziali in startup e 16esima per startup e pmi innovative , per esempio. L' evento pubblico di Spediporto, svoltosi in parte in presenza negli studi di Primocanale e in parte virtualmente con collegamenti in streaming. Hanno partecipato il presidente e il direttore generale di Spediporto, Alessandro Pitto e Giampaolo Botta , il presidente dell' Adsp mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini , l' assessore regionale allo Sviluppo economico Andrea Benveduti. Si sono collegati Marco Bucci , sindaco di Genova, Raffaella Paita , presidente della Commissione Trasporti della Camera, Andrew Lim , professore della National University di Singapore. Interventi anche di Giovanni Toti , presidente della Regione, e di Fernando Alberti , professore ordinario di Strategie imprenditoriali all' Università Liuc. Il dato è emerso questa mattina, nel corso dell' evento pubblico NextGeneration, organizzato da Spediporto . Un evento che, anche nella scelta grafica del nome, pone al centro dell' attenzione non solo la Next Generation Eu , ma anche la 'Next Ge', cioè la Genova del futuro , con un focus su tutti i temi al centro dell' agenda di Spediporto: automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali, trasformazione del mercato del lavoro. Temi sui quali si deciderà il futuro delle nostre città. «Genova ha delle grandi potenzialità e per essere più competitiva nei prossimi anni occorre agire secondo due logiche - osserva Fernando Alberti , professore ordinario di Strategie imprenditoriali all' Università Liuc, partner scientifico del progetto Italia Compete - La prima è proprio quella di agire sui propri punti di forza: sviluppare e far crescere le proprie forze porta a maggiori risultati in termini di competitività , piuttosto che compensare le debolezze con i nostri pari. Il secondo elemento centrale è quello di lavorare su una logica di cluster, cioè su una pluralità di settori. Nel caso di Genova, infrastrutture, portualità, ma anche altre realtà del bacino». Binari sui quali viaggia il grande progetto di Spediporto, una Green Logistics Valley che faccia convivere in modo 'smart' città, imprese, ambiente, tecnologia e benessere dei cittadini. Si tratta del progetto di trasformazione della val Polcevera in un' area logistica strategica, portato avanti in collaborazione con le istituzioni cittadine, in particolare **Autorità di sistema portuale** e Comune di Genova, e condiviso da tutte le categorie economiche e sociali della città. Un progetto innovativo che parte dalla val Polcevera per rilanciare l' economia genovese. «Un esempio di progettualità innovativa, coniugata con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una 'smartizzazione' del territorio, terziario avanzato e ricerca», sostiene Alessandro Pitto , presidente degli spedizionieri genovesi. Il progetto non può prescindere e, anzi, si integra a quello legato alla creazione di una zona logistica semplificata , sulla quale il presidente dell' Adsp mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini , ha fatto il punto: «Abbiamo redatto il piano strategico della zona logistica semplificata e mandato a Roma la nota per la designazione del commissario straordinario: ogni zls ne avrà uno nominato dal governo, insieme ai membri operativi. Dopodiché saremo pronti a partire». L' esperienza internazionale



degli ultimi decenni ha dimostrato che delocalizzare in una delle tante free zone estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici e infrastrutturali connessi



a una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, importante valore aggiunto con inevitabili ricadute sul settore occupazionale. Gli esempi che vengono in mente sono quelli di Barcellona e Singapore. La connotazione del progetto pilota in val Polcevera potrebbe avvalorare la scelta di arricchire questa valenza "catalizzatrice" della zls anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito **portuale** e immediatamente retroportuale: «La nostra idea - spiega Pitto - è quella di arricchire e dotare la zls di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell' Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell' area inclusa tra il porto di Genova e il suo retroporto di primo miglio, localizzato appunto in val Polcevera. Qui sono oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di metri quadrati di spazi da destinare a nuove attività: tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali». Nuovi insediamenti industriali 'di terzo millennio' che dovranno convivere con la parte residenziale in un **sistema** sostenibile dal punto di vista ambientale, come sottolinea anche il sindaco di Genova, Marco Bucci: «Dobbiamo fare in modo che le industrie che sorgeranno in quest' area siano adeguate allo standard di vita dei cittadini. La val Polcevera diventerà l' esempio di come la rigenerazione urbana possa far convivere la qualità di vita di Genova con l' industria, il lavoro e l' imprenditoria. Per farlo molte idee sono già dei progetti in essere. C' è quello di rigenerazione urbana, il cerchio rosso sotto al nuovo ponte. E ancora progetti legati all' energia, alla robotica e alla digitalizzazione, come quello legato ai cavi sottomarini che presto arriveranno a Genova». Porto ed economia del mare al centro, dunque, di una vera e propria rivoluzione digitale, ha sottolineato Pitto: «Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l' unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il Mit ha fatto suoi e inserito nel Pnrr, per un totale di oltre 300 milioni di euro». In una città come Genova questo settore potrebbe essere la base di partenza per applicare modelli di sviluppo digitale, elevandone al cubo le potenzialità in termini di competitività, attrattività e creazione di posti di lavoro altamente professionali. La blu economy si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta in futuro da un sempre crescente ruolo della smart technology. Uno spunto su come sfruttarla al meglio arriva da Singapore: «Sicurezza, condivisione e misurazione dei dati - spiega Andrew Lim, professore della National University di Singapore - Il nostro porto lavora e funziona bene perché intorno a sé ha un ecosistema efficiente, che mette al centro non solo la protezione dei dati, elemento fondamentale per la sicurezza di imprese e cittadini, ma anche la loro misurazione e condivisione: il settore pubblico deve impostare le linee guida, tracciare la strada, il privato deve poi fornire un feedback. Solo così si può misurare quanto messo in pratica e constatare o meno un effettivo miglioramento. A ciò si aggiunge la condivisione delle esperienze: il nostro modello di porto è stato replicato in varie parti del mondo. Queste sono le chiavi del successo».

Genova, Spediporto progetta il porto 4.0. I modelli: Rotterdam, Barcellona e Singapore

Genova Rotterdam (PORTXL), Barcellona (Pier01) e Singapore (Port71) sono i nuovi modelli di business da seguire. Città portuale che hanno creato incubatori di start up digitali ad altissimo valore aggiunto per il porto, la città e il paese. Prende spunto da case history di successo il progetto di Spediporto di una grande Green Logistics Valley nel porto di Genova che faccia convivere in modo sinergico smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia. Sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l'unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di euro, premette il presidente di Spediporto Alessandro Pitto (nella foto), aprendo l'evento pubblico dell'associazione sul tema della Next Generation EU, ribattezzato per l'occasione Next GE, ovvero della Prossima Genova, della Genova del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre, aggiunge Pitto. Per questo motivo all'evento di oggi dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un'area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto ma per tutta la città e la Spagna. Pitto ricorda: Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città, è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una smartizzazione del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale. Spediporto fa notare che l'esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo. La Zona Logistica Semplificata rafforzata del porto di Genova, proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera sottolinea Botta può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall'emergenza sanitaria sulle global value chains, che impongono una loro sapiente diversificazione. La connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l'auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale. La nostra idea conclude Pitto è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell'Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell'area



Ship Mag

Genova, Voltri

inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali e altre ancora).

Genova, Spediporto rilancia il progetto della Green Logistics Valley

Genova - «Il progetto della Green Logistics Valley della Valpolcevera può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il **porto** di Barcellona» dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. L'associazione degli spedizionieri di **Genova** rilancia con l'incontro in streaming NextGEneration, che quest'anno sostituisce l'assemblea pubblica, il progetto che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia, una zona logistica semplificata (Zes) in Valpolcevera, distretto tecnologico logistico legato alla blue economy, ecosostenibile, con un corridoio doganale semplificato, digitalizzazione spinta, dove le merci, tracciate elettronicamente, possano spostarsi dal **porto** in area franca senza inquinare e dove si faccia anche alta formazione. L'esempio sono gli incubatori di startup digitali nati a Rotterdam, Barcellona o Singapore. «Il settore marittimo e portuale è al centro di una vera e propria rivoluzione digitale - ricorda il presidente di Spediporto Alessandro Pitto -. E le nostre aziende stanno facendo la loro parte, la federazione ha proposto al Mit, che li ha inseriti nel Pnrr, 7 progetti di digitalizzazione per un totale di oltre 300 milioni di euro». Il progetto Valpolcevera è condiviso e oggi è «sfida e opportunità» sottolinea il sindaco Marco Bucci «per una valle dove assieme alla parte residenziale può stare un'industria del terzo millennio in un sistema sostenibile dal punto di vista ambientale». «Il **porto** di **Genova** nei prossimi anni sarà al centro di un pezzo importante dello sviluppo non solo della nostra città ma del nostro Paese» ricorda il presidente della Regione Giovanni Toti. Tra gli intervenuti il presidente dell'Adsp di **Genova**, Savona e Vado ligure Paolo Emilio Signorini, l'onorevole Raffaella Paita, l'assessore regionale Andrea Benveduti, Andrew Lim della National University of Singapore e Fernando Alberti ordinario di strategie imprenditoriali Università Liuc.



Transportonline

Genova, Voltri

Spediporto, Green logistic Valpolcevera sarà volano

Progetto per incubatore del mix imprese, ambiente, tecnologia. GENOVA - "Il progetto della Green Logistics Valley della Valpolcevera può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il porto di Barcellona" dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. L'associazione degli spedizionieri di Genova rilancia con l'incontro in streaming NextGeneration, che quest'anno sostituisce l'assemblea pubblica, il progetto che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia, una zona logistica semplificata (Zes) in Valpolcevera, distretto tecnologico logistico legato alla blue economy, ecosostenibile, con un corridoio doganale semplificato, digitalizzazione spinta, dove le merci, tracciate elettronicamente, possano spostarsi dal porto in area franca senza inquinare e dove si faccia anche alta formazione. L'esempio sono gli incubatori di startup digitali nati a Rotterdam, Barcellona o Singapore. "Il settore marittimo e portuale è al centro di una vera e propria rivoluzione digitale - ricorda il presidente di Spediporto Alessandro Pitto -. E le nostre aziende stanno facendo la loro parte, la federazione ha proposto al Mit, che li ha inseriti nel Pnrr, 7 progetti di digitalizzazione per un totale di oltre 300 milioni di euro". Leggi tutta la notizia Fonte: ANSA - MARE Indietro Elenco Avanti



Next Generation: il progetto di Spediporto per coniugare città, ambiente e tecnologia

Genova. Automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali, trasformazione del mercato del lavoro: sono tutti temi al centro della agenda Spediporto e del suo progetto di una grande Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia. Tutti questi sono temi che investiranno, con decisione, anche il futuro della nostra città. Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico intitolato NextGeneration incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation EU con quello della Next GE, ovvero della Prossima **Genova**, della **Genova** del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre. 'Questa è la ragione per cui, come Spediporto afferma il Presidente Alessandro Pitto sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte. Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l'unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro'. Ecco che in una città come **Genova** - sede di importanti aziende tecnologiche e di centri di ricerca di eccellenze questo settore potrebbe essere la base di partenza per applicare modelli di sviluppo digitale elevandone al cubo le potenzialità in termini di competitività, attrattività e creazione di posti di lavoro altamente professionali. La Blu Economy si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta in futuro da un sempre crescente ruolo della smart technology. Non a caso diverse città portuali hanno creato incubatori di startup digitali che stanno riscuotendo un grande successo nella creazione di nuove società e nuovi modelli di business. PORTXL a Rotterdam, Pier01 a Barcellona, che conta 70 startup e 1000 addetti Port71 a Singapore **Genova** non può essere da meno. Per questo motivo all'evento di oggi, commenta Giampaolo Botta Direttore Generale di Spediporto, 'abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il **Porto** di Barcellona che ha creato nella ZAL un'area ad altissimo valore aggiunto non solo per il **porto** ma per tutta la città e la Spagna'. 'Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città - ricorda il Presidente Pitto è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una 'smartizzazione' del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale'. L'esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo. 'La





Genova Post

Genova, Voltri

di **Genova**, proprio nell' ambito dell' innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera - sottolinea il DG Botta può innescare non solo un progressivo incremento dell' offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall' emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione'. La connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l' auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale. 'La nostra idea - conclude Pitto è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel **porto** di **Genova** o nell' Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell' area inclusa tra il **porto** di **Genova** ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali, ecc.)'.

NEXT GEneration evento pubblico Spediporto

Una grande Green Logistics Valley nel futuro di Genova

Redazione

GENOVA NEXT GEneration è il titolo dell'evento pubblico organizzato da Spediporto, tenutosi questa mattina dalla Terrazza Colombo in streaming. Automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali, trasformazione del mercato del lavoro: sono tutti temi al centro della agenda Spediporto e del suo progetto di una grande Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia. Tutti questi sono temi che investiranno, con decisione, anche il futuro della nostra città. Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico intitolato NextGeneration incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation EU con quello della Next GE, ovvero della Prossima Genova, della Genova del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre. Questa è la ragione per cui, come Spediporto afferma il presidente Alessandro Pitto sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiede, è stato l'unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro. Ecco che in una città come Genova sede di importanti aziende tecnologiche e di centri di ricerca di eccellenze questo settore potrebbe essere la base di partenza per applicare modelli di sviluppo digitale elevandone al cubo le potenzialità in termini di competitività, attrattività e creazione di posti di lavoro altamente professionali. La Blu Economy si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta in futuro da un sempre crescente ruolo della smart technology. Non a caso diverse città portuali hanno creato incubatori di startup digitali che stanno riscuotendo un grande successo nella creazione di nuove società e nuovi modelli di business. PORTXL a Rotterdam, Pier01 a Barcellona, che conta 70 startup e 1000 addetti Port71 a Singapore Genova non può essere da meno. Per questo motivo all'evento di oggi commenta Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un'area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto ma per tutta la città e la Spagna. Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città ricorda il presidente Pitto è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una smartizzazione del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a



livello internazionale. L'esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo. La Zona Logistica Semplificata rafforzata del porto di Genova, proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera sottolinea Botta può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall'emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione. La connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l'auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale. La nostra idea conclude Pitto è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o dell'Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell'area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali, etc..).

Next GEneration: Spediporto traccia la rotta per il porto di Genova

di Matteo Cantile venerdì 16 aprile 2021 **GENOVA** - 'Se cuiriamo il nostro albero, darà buoni frutti' : è con questo auspicio che Spediporto ha organizzato per questo venerdì l' evento Next GEneration, un' occasione di confronto sul futuro del **porto** di **Genova** e delle aree ad esso più vicine. La Valpolcevera , in particolare, così ferita dal crollo del ponte Morandi e da uno sviluppo industriale che non ne ha rispettato abitanti e storia, oggi può guardare al domani in un' ottica diversa: quella della Zona Logistica Semplificata da intendere in chiave ecosostenibile. Di questo futuro (che nell' ottica di Spediporto non è poi così lontano) discuteranno il presidente degli spedizionieri Alessandro Pitto , il direttore generale Giampaolo Botta , l' assessore allo sviluppo economico della Regione Andrea Benveduti , il sindaco di **Genova** Marco Bucci , il presidente del **porto** Paolo Emilio Signorini , la presidente della commissione trasporti della Camera Raffaella Paita , Andrew Lim professore all' Università di Singapore e Fernando Alberti , professore all' università Luc e unico italiano nella hall of fame della Harvard Business School. Approfondimenti Autostrade caos, Botta (Spediporto): "Siamo agli arresti domiciliari" Autostrade, Spediporto: "A questo punto meglio un lockdown bis". Pronta la manifestazione a Roma Autostrade e rimontaggio onduline, Spediporto: "Coster alla Liguria lacrime e sangue" Una leggina (che non c') rischia di bloccare i porti: l' allarme di Spediporto.



Next Generation, ecco il progetto di Spediporto per la Genova di domani

di redazione venerd 16 aprile 2021 **GENOVA** - Automazione, digitalizzazione, sostenibilità ambientale, adeguamento infrastrutturale, formazione e creazione di nuove figure professionali, trasformazione del mercato del lavoro : sono tutti temi al centro della agenda Spediporto e del suo progetto di una grande Green Logistics Valley che faccia convivere in modo smart città, attività di impresa, ambiente e tecnologia. Tutti questi sono temi che investiranno , con decisione, anche il futuro della nostra città. Per questo Spediporto ha inteso con il suo evento pubblico intitolato NextGeneration incrociare, anche graficamente, il tema della Next Generation EU con quello della Next GE, ovvero della Prossima **Genova**, della **Genova** del futuro. Perché deve essere un impegno del mondo imprenditoriale non solo chiedere ma saper proporre. "Questa è la ragione per cui, come Spediporto afferma il Presidente Alessandro Pitto sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: Il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiede, è stato l' unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro". Ecco che in una città come **Genova** - sede di importanti aziende tecnologiche e di ricerca di eccellenza - questa antica portuale esprime la base di partenza per replicare modelli di sviluppo digitale che si sono già visti in altre città. Il settore di competitività, attrattiva e creazione di posti di lavoro altamente professionali, la MLI Economy si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta e nutrita da un sempre crescente ruolo della smart technology.

Non a caso diverse città portuali hanno creato incubatori di startup digitali che stanno riscuotendo un grande successo nella creazione di nuove società e nuovi modelli di business.

- **PORTXL** a Rotterdam,
- **Pier01** a Barcellona, che conta 70 startup e 1000 addetti
- **Port71** a Singapore

Genova non può essere da meno. Per questo motivo all' evento di oggi - commenta Giampaolo Botta Direttore Generale di Spediporto - "abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale Andrew LIM della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il **Porto** di Barcellona che ha creato nella ZAL un' area ad altissimo valore aggiunto non solo per il **porto** ma per tutta la città e la Spagna". " Il progetto di sviluppo della Valpolcevera , proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città - ricorda il Presidente Pitto è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una "smartizzazione" del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale." L' esperienza internazionale degli ultimi decenni ci ha dimostrato inequivocabilmente che delocalizzare in una delle tante free zones estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con



importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo.



"La Zona Logistica Semplificata "rafforzata" del porto di Genova, proprio nell' ambito dell' innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera - sottolinea il DG Botta può innescare non solo un progressivo incremento dell' offerta innovativa ma anche un effetto reshoring, derivante dagli effetti negativi prodotti dall' emergenza sanitaria sulle Global Value Chains, che impongono una loro sapiente diversificazione". La connotazione del progetto pilota potrebbe avvalorare l' auspicabile scelta di arricchire la valenza catalizzatrice della Zona Logistica Semplificata anche mediante la creazione al suo interno di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale ed immediatamente retroportuale. "La nostra idea - conclude Pitto è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell' Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell' area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali, etc..)". Approfondimenti Alessandro Pitto confermato presidente di Spediporto Autostrade, Spediporto: "A questo punto meglio un lockdown bis". Pronta la manifestazione a Roma Autostrade e rimontaggio onduline, Spediporto: "Coster alla Liguria lacrime e sangue" "Vinta una battaglia di civilt", Botta ringrazia Governo e Raffaella Paita Next GEneration: Spediporto traccia la rotta per il porto di Genova.

Interactive Key Award 2021: Al sito Palazzo San Giorgio di Genova la nomination nella sezione Turismo e tempo libero

Continua la tradizione dell'agenzia Arachno di Milano nel segno dei progetti digitale di qualità e creatività.

Palazzo San Giorgio: fascino e storia attraversano il tempo, cullati dalle onde del porto antico di Genova. Si apre così il sito che l'**Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale** ha voluto affidare ad Arachno per un attento e puntuale racconto che attraversa la storia. Racconto che ottiene oggi la nomination all'Interactive Key Award 2021. Si tratta per noi - dice Franco Calcagni, fondatore di Arachno - di un ritorno dopo svariati anni a partecipare all'Interactive Key Award che abbiamo già vinto 3 volte con progetti per Etro e Maserati; un orgoglio per noi poter rappresentare sul digitale al meglio Palazzo San Giorgio, questa perla architettonica, orgoglio di Genova e del nostro Paese. Arachno ha progettato e realizzato il brand identity, la presenza digitale e social media di Palazzo San Giorgio, meravigliosa testimonianza storica della città di Genova. Uno spazio in divenire nel digitale che presto si arricchirà di nuovi e preziosi contenuti per accompagnare il lettore tra storia e modernità. Un ringraziamento al Project Team dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** - Ufficio Relazioni con il Pubblico. Sono oltre 130 i riconoscimenti e premi in 24 anni di attività per l'agenzia di Milano che così continua la sua tradizione di contemporaneità digitale. <https://www.arachnowebagency.it/ita/interactive-key-awards-2021-nomination-al-sito-palazzo-san-giorgio-di-genova/>



Primo piano nazionale di ship recycling approvato dalla Capitaneria

A Genova si smonta e si ricicla interamente la nave ex cementiera "Mn Mar Grande"

Smontare pezzo per pezzo e riciclare interamente una grossa imbarcazione. Succede per la prima volta in Italia a Genova, nei cantieri navali San Giorgio del **porto**, che già anni fa si era occupato della Costa Concordia. Si tratta del primo piano nazionale di ship recycling, approvato dal comandante della Capitaneria di **Porto** di Genova. La Mn Mar Grande, una imbarcazione di 2800 tonnellate, lunga 96 metri, ex cementiera costruita nel 1970, battente bandiera italiana, sarà completamente demolita e riciclata.

È il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del Regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell' International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per l' ambiente.

Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi ancora presenti a bordo (oli residui, acque di sentina, etc.) e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia.

Tutti i materiali pericolosi presenti a bordo - compreso l' amianto - sono stati rigorosamente inventariati e il piano di ship recycling approvato dall' Autorità marittima ha certificato il rispetto delle norme vigenti sulla gestione dei rifiuti e sulla prevenzione delle matrici ambientali. Tutti i rifiuti, prodotti dalla demolizione dell' unità, saranno quindi caratterizzati e soggetti a preciso tracciamento, con previsione del maggior recupero possibile presso impianti esterni al **porto**. Nel procedimento è stata coinvolta la Città Metropolitana di Genova che ha rilasciato l' autorizzazione, e l' Arpal, che ha approvato il piano di monitoraggio e controllo di tutte le fasi dell' approvazione. L.R.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il periplo d'Italia di Seabourn Venture

GENOVA Seabourn Venture, la prima nave expedition ultra lusso firmata da Mariotti, ha completato il suo trasferimento da Trieste a Genova, trainata dal rimorchiatore Sea Dream di Oromare. A Genova lo scafo inizierà la fase di allestimento finale, che comporta interventi di assemblaggio di varie componenti. L'operazione, che sotto certi aspetti rappresenta un record di distanza tra i siti di costruzione e di allestimento, è stata un successo malgrado i problemi meteo di stagione. Ad accogliere lo scafo a Genova insieme al presidente di Mariotti Marco Bisagno e all'amministratore delegato Marco Ghiglione, sono intervenuti il viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibile Alessandro

Morelli, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente della **AdSP** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e il comandante del porto di Genova ammiraglio ispettore Nicola Carlone. Un viaggio di circa 1.200 miglia quello della Seabourn Venture, che segna di fatto l'inizio di una nuova fase: lo scafo, già dotato di motori, generatori e dei principali equipaggiamenti della sala macchine, completerà la fase di allestimento finale con l'integrazione di ulteriori sovrastrutture, costruite a Genova nei mesi scorsi e con l'installazione dei sistemi di propulsione e degli eleganti interni che renderanno la nave unica nel suo genere.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Lsct vara il premio di produttività I sindacati: «Azienda incoerente»

Contship: «Un aiuto ai dipendenti». Ma la Cgil attacca: «È incompatibile con la cassa integrazione»

LAURA IVANI

La Spezia «Incoerente da parte dell'azienda prorogare la cassa integrazione e poi introdurre una premialità per aumentare l'efficienza del personale operativo. La cassa integrazione si chiede quando il lavoro non c'è». Stefano Bettalli della Filt Cgil punta il dito contro La Spezia Container Terminal dopo che ieri è arrivato da parte dell'azienda la comunicazione dell'introduzione, per tutto il 2021, del **sistema** incentivante performance award. Un premio di produttività, erogato in base ai risultati raggiunti rispetto ai valori di budget attesi. Ma l'azienda si difende, definendo paradossale che un sindacato si opponga a un "bonus" per i lavoratori. Nella comunicazione ai dipendenti Lsct ha scritto che «il nuovo **sistema** incentivante è per tutti noi un importante segnale di ripresa e uno strumento attraverso cui si potrà essere protagonisti in sicurezza del miglioramento continuo legato al nostro terminal». La Cgil non aveva sottoscritto nei giorni scorsi l'accordo sindacale per il rinnovo della cassa integrazione, che proseguirà per 13 settimane fino al 30 giugno. Per il sindacato non c'erano più le condizioni, con una ripresa dei traffici dopo lo sblocco del canale di Suez. Ma la nuova comunicazione è stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso, perché per Bettalli l'iniziativa stride con la necessità di mettere 220 dipendenti in cassa integrazione. «Il precedente accordo, per 11 settimane di cig scaduto lo scorso 30 marzo, era stato sottoscritto anche dalla Cgil - precisa - perché prevedeva un miglioramento delle condizioni economiche, perché la clausola relativa alla possibilità di scioperare era stata riformulata e perché nel corso della trattativa il numero massimo dei dipendenti da mettere in cassa era diminuito». Di quelle 11 settimane, ricorda il rappresentante dei lavoratori, ne sono state utilizzate solo 5. «Quindi per 6 settimane l'azienda ha potuto lavorare a pieno ritmo». E fornisce i dati. Nella terza settimana in cassa c'erano 29 impiegati e 59 turnisti, nella quarta settimana 39 e 48, nella sesta 41 e 54, nella settimana 46 e 40, nella decima 43 e 50. «Il numero massimo di persone in cassa, nel momento di maggiore difficoltà, è stato di 93. Con la differenza che gli impiegati, non sono mai stati richiamati. E questo dovrebbe già far riflettere. Su questi numeri abbiamo chiesto all'azienda di valutare una riduzione del numero massimo di dipendenti da mettere in cassa ma ci è stato negato. Però - argomenta Bettalli - non siamo stati noi ad annunciare un record di movimentazione di container e l'arrivo di 25 navi dopo lo sblocco di Suez. Senza contare che da fine marzo a oggi tutti i dipendenti sono andati a lavorare».

Per questo la cassa integrazione, secondo la Cgil, è un'incoerenza. «Non siamo contrari alle premialità, ma all'utilizzo della cassa integrazione quando il lavoro non manca. Ma forse l'azienda su questo è un po' confusa». Lunedì intanto ci sarà un'assemblea con i lavoratori. Bettalli pungola anche l'**Autorità di Sistema Portuale**, che dovrebbe «vigilare su situazioni di questo tipo, stiamo parlando di un'azienda che ha una lunga concessione su un'area pubblica». E alla città che «deve muoversi per richiedere il rispetto degli impegni presi in merito alla concessione, altri porti come Livorno rischiano di mettere in discussione il ruolo del nostro scalo». Pronta la replica dell'amministratore delegato di Lsct Alfredo Scalisi. «L'accordo per la cassa integrazione è stato firmato da due sigle che rappresentano la maggioranza dei lavoratori, nessuna risposta in questo senso è dovuta alla Cgil». Poi chiarisce che l'



ammortizzatore sociale e la premialità sono «strumenti completamente diversi. Con la performance award non è che l'azienda fa lavorare di più un dipendente, ma viene premiato chi ha una maggiore produttività. Trovo sia paradossale che un sindacato, di fronte a una azione di una azienda che potrebbe essere un valido aiuto ai dipendenti, si opponga.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

È una azione pro-lavoratore. E non c'entra nulla con la cassa integrazione, che viene attivata qualora ce ne fosse bisogno con una rotazione dei dipendenti settimanale. Falso poi dire che gli impiegati non vengano mai richiamati, all'interno di una pianificazione settimanale può infatti capitare un imprevisto. E quindi anche gli amministrativi possono essere richiamati con 24 ore di anticipo».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Una nuova concessione per gli spazi Lsc» Trattative al rush finale con il terminalista

Contship preme per rivedere l'ordine delle priorità: il banchinamento del terzo bacino potrebbe arrivare prima dell'ampliamento del molo

di Franco Antola LA SPEZIA Le prossime settimane saranno quelle decisive. Date più precise Mario Sommariva, presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, preferisce non indicarne. Evidentemente lo stato della trattativa con Lsc non consente ancora di fissare punti fermi. Un fatto comunque è certo: il confronto è al rush finale.

«L'obiettivo dell' **Autorità portuale** - dice a 'La Nazione' Sommariva - è di definire un accordo procedimentale, un protocollo di intesa con il concessionario rispetto agli impegni assunti. Diciamo che manca la formalizzazione di quello su cui sono state raggiunte nuove intese. Perché di questo si tratta: occorre rivisitare i termini del rapporto di concessione, il che equivale, nella sostanza, a mettere in campo una concessione nuova».

Quale sia, in concreto, l'oggetto più importante del confronto Sommariva non lo dice: con una trattativa aperta, evidentemente, opportunità e prudenza consigliano di mantenere il riserbo. Non è un mistero però che Lsc intenda invertire l'ordine di alcune priorità. Questo significa che gli investimenti del gruppo Contship potrebbero riguardare prima del molo Garibaldi, il più impegnativo dal punto di vista finanziario, il banchinamento del terzo bacino. Presupposto necessario per aumentare i traffici commerciali in tempi rapidi, con un contestuale, importantissimo obiettivo per la città e cioè il disimpegno del terminalista da calata Paita in funzione del nuovo terminal crocieristico. Ecco perché il trasferimento delle marine costituisce un tassello decisivo per il riassetto complessivo del **sistema portuale**, soprattutto per quello che riguarda il Canaletto, operazione ragionevolmente attuabile, nella sua fase finale, la prossima estate. L'inversione dell'avvio dei lavori, al di là dei rumors e della effettiva volontà del concessionario, deve essere però formalizzata in un atto vincolante. Quanto ancora sono distanti le parti dall'obiettivo di un accordo che consenta di uscire dall'impasse? Non troppo, lascia intendere Sommariva. «E' chiaro però che come **Autorità portuale** - chiarisce - chiediamo precise garanzie che riguardano volumi di investimento, verifica dei piani di impresa e del piano economico, impegni sul fronte dell'occupazione e dell'ambiente, su cui è destinata a spalmarsi la durata della concessione, oltre al rilascio di calata Paita. E i tempi sono ristretti, soprattutto per quest'ultimo obiettivo da perseguire a partire da inizio 2022 e avendo altresì presente il 2026 per il nuovo molo passeggeri».

Da un lato c'è dunque il protocollo, dall'altro il procedimento della concessione che è atto autonomo con i suoi tempi e i suoi passaggi formali. I termini finanziari saranno sicuramente da rivedere, rispetto ai cento milioni originari. E la partita qui è ancora tutta da giocare, come i nodi legati alle tempistiche, anche per non perdere il treno delle risorse del Next Generation Eu, trenta milioni di euro da destinare al nuovo molo crociere, con i lavori che dovrebbero iniziare nel 2023 per poter rispettare l'obiettivo del completamento entro il 2026. Ma sul tavolo ci sono anche altri nodi, come l'impegno sul versante ambientale con l'elettificazione delle banchine nel quadro di una transizione energetica divenuta il paradigma della nuova stagione di sviluppo sostenibile. L'obiettivo resta comunque quello dell'implementazione delle potenzialità commerciali dello scalo, oltretutto pesantemente condizionate dall'emergenza covid.

E anche qui le esigenze di tutela si incrociano con quelle della produttività, legata per esempio all'aumento dei fondali,



con i dragaggi necessari a consentire l' ingresso in porto dei colossi porta container.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Tema oltremodo sensibile rispetto al quale l' **Autorità portuale** promette una giusta sintesi, capace di conciliare la crescita economica con la salvaguardia dell' ambiente e degli interessi delle categorie economiche più esposte come i mitilicoltori. Come?

Assicurando interventi dalla invasività limitata, sufficienti a guadagnare pochi centimetri di fondale nei canali di ingresso alle banchine. Tempi rapidi, si dice in via del Molo, dove si conta avviare i lavori a fine anno (attualmente sono in fase di ultimazione le indagini per la caratterizzazione dei sedimenti), e comunque garantendo la necessaria interlocuzione con i soggetti interessati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Novanta giorni per il trasloco delle Marine Ormeggi a Pagliari per 850 imbarcazioni

Alla sistemazione logistica dei concessionari sono legati, come in un domino, l'attuazione del piano regolatore e il nuovo terminal crociere

LA SPEZIA Novanta giorni, a decorrere dal primo aprile, data di avvio del trasloco. Superati, o in fase di superamento, gli ultimi problemi tecnici, comunque non insormontabili, la partita del trasferimento completo delle marine di Canaletto e Fossamastra a Pagliari si chiuderà con questa tempistica, dopo una gestazione di quasi vent'anni. La roadmap l'ha ribadita a 'La Nazione' il presidente di Adsp Mario Sommariva sicuro del fatto che non subentreranno, a questo punto, altre complicazioni capaci di rallentare ulteriormente gli spostamenti. Ai quali, come noto, a parte la nuova (e tormentata) sistemazione logistica dei concessionari, è legata l'attuazione del piano regolatore **portuale** che prevede al posto delle gloriose marine, un maxi interrimento da parte di Contship, a sua volta propedeutico alla liberazione di Calata Paita e alla realizzazione del nuovo terminal crocieristico, con tutte le future implicazioni urbanistiche legate al nuovo waterfront.

«Diciamo che difficoltà importanti non ce ne sono più, anche se il trasferimento è operazione complessa - ammette Sommariva -, caratterizzata dalla necessità di altri interventi, sia pure non rilevanti di adeguamento per una ottimale sistemazione delle barche, degli approdi, dei mitilicoltori e degli altri concessionari. Tutti lavori che sulla carta appaiono semplici ma che all'atto pratico richiedono un certo impegno. Possiamo dire che il trasferimento è alla fase operativa finale». I lavori dell' 'ultimo miglio', nei mesi passati, avevano subito ritardi soprattutto a causa di una variante al progetto originario, in quanto alcuni concessionari avevano avanzato richieste di modifiche funzionali alla loro attività che hanno imposto qualche intervento di carattere strutturale, come alla banchina alla radice del molo Enel.

Complessa anche la realizzazione degli ormeggi, ovviamente propedeutica alla collocazione delle imbarcazioni (l'**Autorità portuale** ha provveduto ai pontili con bit di ancoraggio e catenarie da un pontile all'altro). Non certo trascurabile l'effetto pandemia, che ha imposto la chiusura per due mesi del cantiere a marzo e aprile dell'anno scorso, con un'ulteriore chiusura di 15 giorni a causa di un caso Covid.

Completate le procedure con Acam ed E-Distribuzione per i servizi di loro competenza (Acam aveva necessità di interventi al sistema fognario, con la realizzazione delle vasche di pompaggio e la connessione delle acque nere al depuratore degli Stagnoni; Enel ha richiesto un nuovo cavidotto), si è chiusa anche la partita dei collaudi.

Il progetto della nuova Marina è dello studio Manfroni, l'appalto è andato invece all'impresa Trevi. L'opera interessa uno specchio acqueo di 56 mila metri quadrati, protetto da oltre 600 metri di barriera frangionde. All'interno del perimetro - 1700 metri - di pontili e di passerelle galleggianti, sono stati predisposti ormeggi per oltre 850 imbarcazioni fra gli 8 e i 15 metri Franco Antola © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Un progetto -pilota per usare l' idrogeno

La transizione energetica coinvolge anche il porto spezzino, con lo sviluppo, entro fine anno, del programma di decarbonizzazione ed elettrificazione delle banchine. C'è un progetto pilota - anticipa Sommariva - anche sul fronte dell' impiego dell' idrogeno come fonte rinnovabile. Ultimamente se ne è molto parlato, alla Spezia, con riferimento alla produzione energetica alternativa al carbone e al gas da parte della centrale di Vallegrande. E proprio l' Enel, insieme a Snam, sarà il partner principale dell' **Autorità portuale**. Ancora da definire ufficialmente tutti i contorni del progetto, ma le interlocuzioni sono in corso e promettono risultati importanti. Nel frattempo Adsp intensifica l' impegno «ecologico» sul fronte della riduzione dell' impatto acustico delle attività portuali partecipando a un progetto europeo destinato all' area di cooperazione Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia. Si chiama Mon Acumen, è co-finanziato nel Programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-2020 e sviluppa una metodologia comune di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore.



Lotta contro i rumori

LA SPEZIA L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale è attiva sul fronte della sostenibilità ambientale anche a livello europeo, in questo caso sul fronte delle emissioni acustiche provenienti dalle attività portuali che ha già visto la realizzazione della barriera antifonica su Viale San Bartolomeo. L'Ente di Via Del Molo riferisce una nota artecipa infatti al progetto MON ACUMEN, co-finanziato nell'ambito del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020. L'obiettivo del progetto è quello di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Nell'ambito del progetto MON ACUMEN (<http://interreg-maritime.eu/web/monacumen>) l'**AdSP** installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l'acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l'**AdSP** ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all'interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.



Inquinamento acustico in porto, alla Spezia arrivano 4 stazioni per il monitoraggio

LA SPEZIA - L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale è attiva sul fronte della sostenibilità ambientale anche a livello europeo, in questo caso sul fronte delle emissioni acustiche provenienti dalle attività portuali che ha già visto la realizzazione della barriera antifonica su Viale San Bartolomeo. L' Ente di Via Del Molo partecipa infatti al progetto MON ACUMEN , co-finanziato nell' ambito del Programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-2020. L' obiettivo del progetto è quello di ridurre l' impatto acustico nei porti commerciali dell' area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Nell' ambito del progetto MON ACUMEN l' AdSP installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l' acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l' AdSP ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all' interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Dai lavori sulla banchina portuale spunta una bomba d' aereo di 250 libbre

Rinvenuta ieri pomeriggio a Porto Corsini dagli operai di una ditta specializzata in bonifiche di ordigni; al momento nessuna evacuazione, ma chiuse solamente le strade limitrofe. Resta aperto il servizio traghetto, oggi il sopralluogo degli artificieri

Una bomba d' aereo da 250 libbre, inesplosa. Un 'confetto' spuntato dal cemento, durante i lavori di rifacimento della banchina, nelle vicinanze dell' imbarco dei traghetti, a Porto Corsini. Quanto basta per spingere la Polizia locale a tensennare il cantiere e a chiudere al traffico le strade adiacenti.

Il residuo bellico ha rivisto la luce ieri pomeriggio, mentre alcuni operai della ditta Massarotti Cav. Giulio, una srl di Catania, erano impegnati nell' ambito di lavori appaltati dall' **autorità portuale** per la bonifica di quell' area, propedeutici ai lavori di sistemazione della banchina d' attracco delle navi. Si tratta di operai specializzati nella bonifica subacquea di ordigni e residuati bellici, per cui il rinvenimento non ha comportato rischi particolari. Subito è stata informata la Capitaneria di porto e di qui la Prefettura. Ed è stato inoltre contattato un artificiere del reggimento Folgore, che attraverso l' invio di una fotografia ha fatto una prima diagnosi dell' ordigno, ritenendolo del peso di 250 libbre e non particolarmente pericoloso. Ad ogni modo lo stesso artificiere, unitamente ad altri colleghi, questa mattina sarà a Porto Corsini per un sopralluogo. La bomba d' aereo sarà rimossa dalla banchina e fatta brillare altrove.

Il Comune, dal canto proprio, ha subito messo in moto la Polizia locale. Gli agenti intervenuti sul posto, d' intesa con l' artificiere contattato, hanno ritenuto che l' unica misura necessaria fosse l' interdizione al transito dei non residenti e la chiusura della corsia nord della strada limitrofa. Per cui non si ritenuto di evacuare nessuno né di interrompere il servizio del traghetto.

Al momento è stato così disposta l' interruzione alla circolazione lungo la via Molo San Filippo, chiusa da via Sirotti a via Lamone. Le vie Lamone, viale Pineta e Viale Reno sono in entrata e uscita da viale Po.

Questa mattina saranno verosimilmente assunti anche altri provvedimenti volti a garantire le operazioni di bonifica dell' area in condizioni di massima sicurezza.

l. p.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il business del mare

«Nuovo terminal crociere, una bella notizia»

La Uil: «In questo modo verrà rafforzata l'offerta turistica del territorio ravennate»

La Uil di Ravenna interviene sull' ufficializzazione data nei giorni scorsi dall' **Autorità** di **sistema portuale** e degli investimenti destinati al nuovo Terminal Crociere a Porto Corsini: «Si tratta di una buona notizia - sottolinea il sindacato - e la scelta giusta per rafforzare l' offerta turistica del territorio ravennate.

Inoltre la decisione di investire nella realizzazione e gestione della stazione di cold ironing (intervento che consente alle navi di essere alimentate di elettricità da terra e quindi misura ecologica che evita di mantenere i propulsori accesi durante la sosta) va nella giusta direzione di ridurre l' inquinamento.

La Uil di Ravenna saluta positivamente la decisione della Royal Caribbean di spostare il suo home port da Venezia a Ravenna che ha le carte in regola come offerta turistica integrata tra città d' arte e balneare per candidarsi a diventare un punto di riferimento per tanti turisti che sceglieranno il Terminal di Porto Corsini per la partenza della propria crociera e, perché no, per ammirare le bellezze artistiche e fruire dei servizi turistici e commerciali del nostro territorio».



Ravenna e Dintorni

Ravenna

A Marina di Ravenna una cittadella delle scienze marine

È stata accolta da parte dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale la richiesta di concessione dell' area dell' ex stabulario di Marina di Ravenna al centro ricerche Cestha, che già può contare sui vicini locali dell' ex mercato del pesce.

«Particolare rilevanza - si legge in una nota inviata alla stampa dal **centro** - sarà data al comparto di tutela delle tartarughe marine: grazie ai nuovi spazi e a due progetti di ricerca sulla tutela di questa specie protetta in corso in collaborazione con i pescatori professionali, si potranno ospitare oltre un centinaio di esemplari contemporaneamente, tutti mantenuti in vasche di grossi volumi. Parallelamente prenderà piede la costruzione di un laboratorio veterinario all' avanguardia, che vedrà sviluppare tecniche innovative di terapia la cui sperimentazione è già stata avviata in questi anni». Grazie alla vicinanza della nuova struttura al vecchio mercato del pesce, l' obiettivo è quello di creare «una sorta di 'cittadella delle scienze marine' in cui si potranno visitare, attraverso percorsi didattici e turistici, aree diversificate per la conoscenza di progetti finalizzati allo sviluppo e ricerca di nuove tecnologie per la pesca e difesa del **mare**, e cura delle specie a rischio». Consolidato e confermato anche lo stretto legame di collaborazione con la marineria di pesca locale e con la Cooperativa La Romagnola, grazie alla quale i ricercatori hanno potuto insediarsi nell' attuale sede, così come è confermato il filone di ricerca legato alla sostenibilità della cozza selvatica di Marina di Ravenna, che sarà a brevissimo certificata da un marchio collettivo.



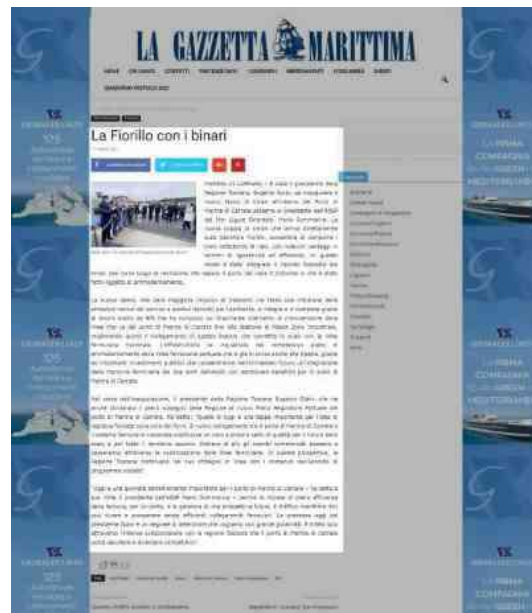
Importante accordo fra Autorità Portuale e Cestha: nell' ex stabulario un centro di ricerca e protezione della fauna marina

Nasce un hub di ricerca sulla fauna marina: nuova vita per l' area dell' ex stabulario di Marina di Ravenna. È stata accolta da parte dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale la richiesta di concessione dell' area dell' ex stabulario di Marina di Ravenna al centro ricerche CESTHA. L' **Autorità Portuale** ha accolto positivamente il progetto del centro ricerche di realizzare nell' area del bacino pescherecci uno degli hub legati alla ricerca blu tra i più grandi a livello nazionale. Grazie infatti alla nuova disponibilità di ampi spazi, unita alla già consolidata presenza presso i locali dell' ex mercato del pesce, CESTHA potrà contare nei prossimi anni su oltre 3000 metri quadrati nei quali sviluppare i molteplici filoni di ricerca. Particolare rilevanza sarà data al comparto di tutela delle tartarughe marine: grazie ai nuovi spazi e a due progetti di ricerca sulla tutela di questa specie protetta grazie alla collaborazione con i pescatori professionali, si potranno ospitare oltre un centinaio di esemplari contemporaneamente, tutti mantenuti in vasche di grossi volumi. Parallelamente prenderà piede la costruzione di un laboratorio veterinario all' avanguardia, che vedrà sviluppare tecniche innovative di terapia la cui sperimentazione è già stata avviata in questi anni. Grazie alla vicinanza della nuova struttura al vecchio mercato del pesce, CESTHA porterà a creare una sorta di 'cittadella delle scienze marine' in cui si potranno visitare, attraverso percorsi didattici e turistici, aree diversificate per la conoscenza di progetti finalizzati allo sviluppo e ricerca di nuove tecnologie per la pesca e difesa del mare, e cura delle specie a rischio. Consolidato e confermato anche lo stretto legame di collaborazione con la marineria di pesca locale e con la Cooperativa La Romagnola, proprio grazie alla quale i ricercatori hanno potuto insediarsi nell' attuale sede, così come è confermato il filone di ricerca legato alla sostenibilità della cozza selvatica di Marina di Ravenna, a brevissimo certificata da un marchio collettivo. Con la concessione dell' ex stabulario, CESTHA potrà implementare anche altri importanti progetti in materia ambientale, con evidente beneficio sul territorio e con l' assunzione di giovani laureati.



La Fiorillo con i binari

MARINA DI CARRARA È stato il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, ad inaugurare il nuovo fascio di binari all'interno del Porto di Marina di Carrara assieme al presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva. La nuova coppia di binari che arriva direttamente sulla banchina Fiorillo, consentirà di comporre i treni sottobordo le navi, con notevoli vantaggi in termini di operatività ed efficienza. In questo modo è stato integrato il vecchio tracciato dei binari che corre lungo la recinzione che separa il porto dal viale C.Colombo e che è stato fatto oggetto di ammodernamento. La nuova opera, che darà maggiore impulso al trasporto via treno con riduzione delle emissioni nocive dei camion e positivi riscontri per l'ambiente, si integra e si completa grazie al lavoro svolto da RFI che ha compiuto un importante intervento di manutenzione della linea che va dal porto di Marina di Carrara fino alla stazione di Massa Zona Industriale, migliorando quindi il collegamento di questo braccio che connette lo scalo con la linea ferroviaria nazionale. L'infrastruttura va inquadrata nel complessivo piano di ammodernamento della linea ferroviaria portuale che è già in corso anche alla Spezia, grazie ad importanti investimenti pubblici che consentiranno nell'immediato futuro un'integrazione delle manovre ferroviarie dei due porti dell'AdSP, con particolare beneficio per lo scalo di Marina di Carrara. Nel corso dell'inaugurazione, il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, che ha anche dichiarato il pieno sostegno della Regione al nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Marina di Carrara, ha detto: Quella di oggi è una tappa importante per l'idea di logistica fondata sulla cura del ferro. Il nuovo collegamento tra il porto di Marina di Carrara e il sistema ferroviario nazionale costituisce un vero e proprio salto di qualità per il futuro dello scalo e per tutto il territorio apuano. Sempre di più gli scambi commerciali passano e passeranno attraverso la valorizzazione delle linee ferroviarie. In questa prospettiva, la Regione Toscana continuerà nel suo impegno in linea con i contenuti dell'Accordo di programma iniziale. Oggi è una giornata estremamente importante per il porto di Marina di Carrara ha detto a sua volta il presidente dell'AdSP Mario Sommariva perché la ripresa di piena efficienza della ferrovia, per un porto, è la garanzia di una prospettiva futura. Il traffico marittimo non può vivere e prosperare senza efficienti collegamenti ferroviari. La presenza oggi del presidente Giani è un segnale di attenzione che cogliamo con grande positività. È infatti solo attraverso l'intensa collaborazione con la regione Toscana che il porto di Marina di Carrara potrà decollare e diventare competitivo.



Il Tirreno

Livorno

Il clan si fa invisibile la coca passa dal porto

La storia degli affari sporchi delle cosche fra droga e navi affondate con rifiuti tossici

MAURO ZUCCHELLI

«Glielo ripeto: qui da noi sulle banchine la 'ndrangheta non si vede. Non è invitata al tavolo delle cene che contano, ammesso che di queste cene se ne facciano ancora: e io le rimpiango, visto che adesso tutti si scannano a colpi di carte bollate. Non mi fa meraviglia che il porto di Livorno possa essere crocevia di cocaina: lo dicono le indagini e non ho motivo di non crederlo. Ma che nel nostro porto detti legge la criminalità organizzata proprio no: e guardi che non faccio per vantarmi però lo conosco bene». Lui è uno che a quelle cene c'è stato, e di certo non portava i vassoi. Forse in quelle cene non si parla più livornese e non le scovate più sul lungomare fra la Terrazza e il Boccale: ma - dice - «il calabrese o il siciliano no. Meglio l'inglese, va bene anche per i turchi o i cinesi».

Non è davvero la prima volta che la comunità portuale livornese si è risvegliata leggendo sul Tirreno di grandi traffici di cocaina sull'uscio di casa propria. Non passa anno senza che il report dell'Anti-droga infili Livorno sul podio dei porti con il maggior quantitativo di stupefacenti sequestrati. Dagli anni '80 va avanti un format standard: a bordo di una nave dal Sudamerica, magari dopo qualche toccata lungo il cammino, ecco scovato un container in cui qualcuno ha rimpiazzato chili o quintali di droga, a volte perfino tonnellate. I porti di riferimento sono sempre quelli a più alta intensità di traffico (Livorno con 800mila teu, Genova e Gioia Tauro col triplo) e il motivo è semplice: si nasconde meglio un contenitore fra 800mila che in un porto piccolo. Più facile far sparire una tonnellata di droga in un porto come Livorno che movimentata merce per 36 milioni di volte tanto.

Stavolta c'è di più: non è la solita storia nata altrove, col marittimo o il mozzo, cinese o caraibico, che pare piombarci fra i piedi per caso...

AFFARI SPORCHI Stavolta questa cocaina-story si intreccia con gli affari sporchi nel campo dei rifiuti nella zona del Cuoio, con imprenditori e famiglie che hanno messo radici qui. «No, non qui: un po' più in là», dice un altro storico operatore portuale: «Ci faccia caso, è tutta gente che preferisce nascondersi in piccoli centri dell'entroterra in mezzo al nulla». Non è però forse lì, proprio nei paesini di poche migliaia di anime, che si rischia di dare nell'occhio al maresciallo dei carabinieri che conosce tutti? Ok, ma bastano due accortezze: 1) a tirar le fila dei traffici dev'esserci qualcuno di abbastanza pulito, mica il cognato del capoclan; 2) bisogna metter 30-40 km fra casa e affari.

Dietro i blitz antidroga ci sono due filosofie investigative di fondo: da un lato, l'operazione antidroga comunicata in pompa magna, in cui si punta sull'effetto deterrente e si vuol finire nella lista dei porti troppo controllati per essere "apprezzati" dai narcotraffickanti; dall'altro, la scia del carico di droga per risalire ai boss e smantellare tutta la rete anziché limitarsi ai "pesci piccoli".

gli 007 delle dogane Impossibile mettersi a controllare tutti i container, altrimenti si impalla l'import-export: ad esempio, le Dogane hanno un servizio di "intelligence" in tandem con i colleghi di altri Paesi (dopo l'attentato alle Torri Gemelle, l'Us Customs statunitense ha quasi più occhi della Cia e a Livorno ha lavorato a lungo). Funziona con un "semaforo" che indica i livelli di rischio carico per carico. Inutile dire è un gioco di "guardie" e "ladri": capita che i criminali usino uno o più trasbordi nave-banchina-nave senza uscire dal porto (transhipment) per far giungere il container da Paesi



che non diano nell' occhio. Ma, contro-contromossa, è proprio guardando ai "transshipment" strani che i doganieri intuiscono se qualcosa non quadra...



Il Tirreno

Livorno

«O finora ho vissuto nel porto di un altro pianeta, e francamente non credo, o i clan hanno tutto l'interesse a evitare di spadroneggiare: meglio per loro stare zitti zitti, "volare" al di sotto dei radar degli investigatori e fare i loro affarucci piuttosto che mettere agli operatori il gancio alla gola», segnala un manager di lungo corso. «Di cosa hanno bisogno? Conquistare un terminal richiamerebbe troppa attenzione, almeno dal punto di vista di chi gestisce l'andirivieni della cocaina: se ne fregano di avere dalla loro l'amministratore delegato, gli serve di più qualcuno di fidato sul piazzale e forse in ufficio, magari qualcuno nella vigilanza. Anche part time o a chiamata, cioè non organici a una cosca o una 'ndrina. Il minimo indispensabile più che la geometrica potenza che dispiegano là dove controllano il territorio, gli appalti, la politica».

la linea d'ombra Potrebbe essere però che si comincia così, poi quando ci si sveglia è troppo tardi. È tutto da capire l'effetto che il Covid avrà sui conti delle imprese. Ma l'avvisaglia l'abbiamo avuta con l'omicidio di Giuseppe Raucci, ammazzato in un residence di Tirrenia nel 2015 per un regolamento di conti relativo a un traffico di droga che faceva perno anche sul porto di Livorno: verrà smascherato nella primavera 2017 (appena prima della storia degli zaini galleggianti con quasi due quintali di cocaina finiti sulla spiaggia della Terrazza Mascagni che ha dato il via a tutta questa ingarbugliatissima vicenda giudiziaria).

In realtà, la perdita dell'innocenza risale a parecchi anni prima. E non solo perché nell'ultimo trentennio quasi non passa anno senza che nel porto di Livorno si verifichi un grosso sequestro di cocaina. È stata messa al lavoro una commissione parlamentare d'inchiesta, presidente l'avvocato forzista Gaetano Pecorella, sulla morte del capitano-eroe Natale Di Grazia, calabrese come gli 'ndranghetisti ma schierato dalla parte della legge: l'hanno assassinato mentre stava indagando sulle "navi a perdere", il lucroso affare mafioso andato avanti secondo Legambiente almeno per vent'anni fino al 2000. Di cosa si trattava? Di 90 navi affondate deliberatamente per "smaltire", diciamo così, rifiuti tossici e pericolosi facendoli colare a picco. Mica fantasie di eco-fanatici complottisti: la commissione ha tolto il segreto su un dossier dei servizi segreti. E Livorno, cosa c'entra? È stato Francesco Neri, alto magistrato della procura reggina, a ricordare che il capitano De Grazia, parliamo di metà anni '90, era partito per «acquisire i piani di carico di 180 navi» - partite da Livorno, oltre che da La Spezia e Marina di Massa - «ufficialmente con carichi di sostanze radioattive, ma sulle quali non avevamo alcun dato riguardo ai porti di arrivo». Partivano «navi cariche di torio, di uranio, di plutonio; russi, tedeschi, francesi, però non si sapeva (...) dove andavano a finire queste navi». Dopo la sua morte, andranno a cercare quella documentazione altri ufficiali: peccato che, ma guarda la sfortuna, gli uffici si erano allagati e i fogli risultarono distrutti».

LE "NAVI A PERDERE" Era stato poi L'Espresso a riportare anni fa un ulteriore round di rivelazioni del pentito 'ndranghetista Francesco Fonti: riferiva che gli affondamenti di navi erano avvenuti «anche nel tratto davanti a La Spezia e al largo di Livorno». Proprio davanti alle nostre coste «Natale lamonte mi disse che aveva "sistemato" un carico di scorie tossiche di una industria farmaceutica del Nord». lamonte chi? Un capobastone dei clan calabresi.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«La 'ndrangheta in porto? Nessun nome livornese»

Il sindaco Salvetti commenta così la maxi inchiesta dei carabinieri Ma i 5 Stelle e la Lega attaccano: nel mirino gli esponenti del Pd

LIVORNO «Il quadro di riferimento è preoccupante, lo era già in passato. Ma il fatto che i carabinieri abbiano strutturato un intervento come questo conferma da una parte la preoccupazione e dall' altra però dimostra la capacità di monitoraggio e azione».

Il sindaco Luca Salvetti commenta l' operazione dei Carabinieri che hanno sgominato narcotraffico legato alla 'ndrangheta. Tutto è partito dal porto di Livorno da tempo ormai super controllato dalle forze dell' ordine perchè la malavita legata alla droga ha lasciato Gioia Tauro per approdare nella porta della Toscana.

Sindaco, cosa può fare un Comune per garantire quella legalità che anche ieri a gran voce chiedeva il segretario della Cgil Zanotti. Nella maxi inchiesta sono finiti anche politici e amministratori toscani...

«Noi abbiamo licenziato proprio oggi (ieri, ndr) sul fronte dell' anticorruzione il piano delle rotazioni dei dipendenti. Lo avevamo già fatto nel 2019, ma abbiamo ripetuto l' operazione che mancava dal 2012.

Questo è ciò che possiamo fare nella struttura comunale per garantire quegli anticorpi necessari a contrastare certi fenomeni. Fuori ci sono le normative sugli appalti, spettano al governo».

Ma oggi si dice che la 'drangheta ha messo le mani sul porto di Livorno...

«Mi pare un' affermazione un po' forte... messo le mani! Ci sono tante realtà e imprenditori che non hanno niente a che fare con la mafia».

La Lega dice che quanto accaduto dimostra la debolezza delle nostra imprese...

Il sindaco ride, poi commenta «menomale Manfredi Potenti sa leggere in questo modo così accurato il quadro di riferimento.

Fa solo politica».

Lei invece cosa vede?

«Leggo e vedo in questa operazione tutti nomi di persone che sono arrivate da fuori. Che si sono inserite in qualche maniera nel tessuto toscano. Non c' è nemmeno un nome di un livornese. Detto questo dobbiamo contrastare al massimo le infiltrazioni in realtà dove transita la merce».

Ma dalle fine dell' opposizione locale, questa volta la firma è del Movimento Cinque Stelle, arrivano le critiche. «Nel bel mezzo delle discussioni sull' ippodromo e sull' Esselunga che si sono svolte nell' ultimo consiglio comunale, è passata quasi inosservata una mozione del Gruppo Movimento 5 Stelle sui traffici illeciti di cocaina e di rifiuti nel Porto di Livorno» i grillini vanno all' attacco. «Un tema che è stato trattato con un po' troppa sufficienza, a nostro parere, da parte della maggioranza, la quale ha chiesto di non votare la mozione in Consiglio, ma di ridiscuterla in commissione; forse non valutando l' urgenza della lotta alle mafie anche nella nostra città. Chiediamo di interpellare il nuovo presidente dell' **Autorità di sistema portuale** per chiedere come intenda muoversi sul tema e speriamo che ciò venga fatto quanto prima». Anche il capogruppo di Fratelli d' Italia Andrea Romiti e il responsabile regionale del



Dipartimento Sicurezza, legalità e Immigrazione Lorenzo Baruzzo intervengono sulla questione delle indagini sulla 'ndrangheta. «La 'ndrangheta a Livorno c'è ed è molto forte, tanto che ha tessuto trame di potere per fare affari nella Rossa Toscana. Affari illegali e dannosi alla salute di tutti noi, i fanghi altamente tossici delle conchiglie di Santa Croce, mischiati alla terra



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

utilizzata per costruire la strada che collega Empoli a Castel Fiorentino. "Altissimi esponenti del Pd sembrano siano coinvolti in oscuri rapporti con la ndrangheta calabrese, non vi è ancora nessuna sentenza, ma la Toscana Rossa, adesso è nuda - così afferma Baruzzo - Come Dipartimento Legalità e Sicurezza di Fratelli d' Italia siamo veramente allarmati, non vogliamo che la criminalità organizzata si radichi nella nostra regione stiamo elaborando una serie di eventi perché la mafia si combatte anche facendola conoscere, perché è nel silenzio e nell' ombra che agisce».

Michela Berti.

Guerrieri (AdSP): incontro in Confindustria

LIVORNO Nel quadro delle consultazioni a largo raggio promesse fin dalla sua recente nomina, il presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale dottor Luciano Guerrieri ha incontrato gli Imprenditori di Confindustria presso la loro sede di via Roma. Numerosi gli imprenditori industriali e portuali, sia di Livorno che di Piombino presenti, insieme al loro presidente cavaliere del lavoro dottor Piero Neri: accompagnato dai vice presidenti e dai componenti del consiglio generale al completo. In apertura di riunione ha riferito una nota ufficiale il presidente Neri ha riassunto lo scenario della portualità di Livorno e di Piombino, sottolineando il contesto favorevole come quello del nostro territorio che vede la presenza di industrie e manifatture di livello nazionale e internazionale, di imprese importanti di servizi e di logistica, da cui ne consegue che è un dovere di tutti portare il contributo al consolidamento del lavoro esistente, e favorire nuove opportunità per la crescita dei traffici. Ringrazio Luciano Guerrieri ha esordito il presidente di Confindustria per la disponibilità ad aver accettato il nostro invito, che voglio leggere non solo come desiderio di conoscere l'attuale Confindustria ma anche come disponibilità a collaborare in uno spirito di coesione fra tutte le parti sociali. In questa fase contrassegnata da persistente pandemia da Covid-19 e nella speranza di presto uscirne ha detto ancora Piero Neri è quanto mai indispensabile lo sforzo corale di tutti: governo, amministrazioni regionali e comunali, Autorità di sistema, associazioni datoriali e sindacati, per tracciare una strategia di rilancio e di sviluppo delle attività produttive mirate a creare occasioni di lavoro. Il presidente Neri, a proposito del lavoro, ha poi ricordato che, in occasione della sottoscrizione presso il Comune di Livorno del Patto per il Lavoro, ha ribadito questa priorità: Mi sono permesso di sottolineare ha sostenuto Neri come il lavoro, su cui si fonda la nostra Costituzione, per essere mantenuto e sviluppato, non può che avere come base quattro pilastri: Governabilità intesa come governo, pianificazione, applicazione imparziale delle norme regolamentari, certezza del diritto; Continuità di Impresa intesa come garanzia e salvaguardia indispensabile per assicurare buon lavoro e svilupparne di nuovo; Competitività assicurata attraverso una regolazione corretta e stimolante della concorrenza, per rendere non solo le imprese più competitive ma rendere il Porto, i sistemi Porto Città, i nostri territori più competitivi ed attraenti per nuovi investimenti; Coesione sociale poiché in questo momento è indispensabile uno sforzo corale di tutti per perseguire obiettivi di rinascita e sviluppo e questo non può passare se non da un rapporto sinergico fra porto, città e cluster portuale, logistico e industriale. In sostanza la conflittualità deve sparire! Stiamo attraversando ha proseguito ancora Neri un periodo di transizioni digitale, ecologica, energetica, sociale ed economica. In questo processo e nell'ambito territoriale che ci interessa, la portualità assume un ruolo basilare come anello di una catena che comprende i porti, la logistica e l'industria. Per questo un ruolo fondamentale lo può e lo deve svolgere l'Autorità di Sistema (non più Autorità Portuale) con la competenza su due porti importanti come Livorno e Piombino oltre che come motore di sviluppo e di attrazione per nuovi investimenti nelle aree per i portuali. Il presidente Guerrieri, da parte sua, ha ribadito l'impegno per una propositiva ed equilibrata azione di regolazione delle attività portuali e l'intenzione di dare impulso alle istruttorie in essere, sia per il progetto principale della Darsena Europa, sia per i progetti complementari come quello dello scavalco ferroviario verso l'Interporto Vespucci, e quello per il primo tratto della SS398 a Piombino. Dagli interventi che si sono succeduti è venuta la conferma che le aziende industriali e della logistica sono pronte a dare il loro contributo in un'ottica di coesione sociale indispensabile per traguardare



La Gazzetta Marittima

Livorno

il rilancio dell'economia, affinché possa rafforzarsi lo spirito di comunità portuale, indispensabile per la competitività del nostro sistema. Chiudendo l'incontro il presidente Neri ha ringraziato Luciano Guerrieri, confermando la piena disponibilità dell'imprenditoria a fornire ogni possibile collaborazione per la funzionalità dei due scali e per la realizzazione dei progetti di investimento presenti sia a Livorno che a Piombino. In ricordo della giornata è stato consegnato al presidente Guerrieri il crest istituzionale della Confindustria.

Le cozze e la Darsena Europa

FIRENZE La tragicommedia delle cozze inquinate, che sta mettendo in crisi almeno nell'opinione pubblica i programmi di avvio delle gare per la Darsena Europa, sta surclassando i problemi veri per il porto livornese del futuro. E s'incrociano le paure, le smentite, le assicurazioni. Da Firenze, dalla Regione Toscana, è arrivato anche un (prudente) invito a darsi una calmata: potrebbe anche essere fa filtrare la Regione che l'analisi sulle cozze inquinate dal benzene sia stato un errore di laboratorio. Il presidente dell'**AdSP** Luciano Guerrieri da parte sua tranquillizza: Stiamo facendo una seconda analisi con un altro campione di cozze. E comunque, visto che non è impossibile che il sito abbia qualche settore inquinato non dimentichiamo che ci scaricano sia lo Scolmatore dell'Arno che il Canale dei Navicelli, non certo due vettori di acqua minerale si può studiare una deperimetrazione parziale del SIN per non perdere tempo. Insomma; le cozze non dovrebbero essere ostative. Rimane il problema, ufficialmente piuttosto trascurato (o comunque tenuto sotto silenzio) dell'ultimo miglio di accesso alle darsene: alla Darsena Toscana ma specialmente alla Darsena Europa. Fino a quando non sarà tombato il collegamento tra la foce dei due rivi e la Darsena Toscana, l'accesso stradale e ferroviario alle darsene rimane condizionato da due ponti girevoli antidiluviani: il che non è compatibile con le esigenze dei traffici d'oggi e lo sarà drammaticamente con quelle di domani. Si continua a cincischiare sui tempi e sui modi di risolvere il problema senza penalizzare il traffico fluviale per il Canale dei Navicelli e per le darsene alle porte di Pisa. Compresa l'idea di sostituire l'attuale ponte sulle foci con un settore mobile centrale, che comunque interromperebbe sempre il traffico automobilistico alla sua apertura: creando specie d'estate lunghe file inaccettabili anche per le vicine darsene. Soluzioni? Guerrieri sta cercando di parlarne con il sindaco di Pisa e con la Regione. Ma i tempi stringono, se si spera di poter arrivare in tempo al traguardo del 2024.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

«Jsw in un piano nazionale e in sinergia con Magona»

De Rosas, segretario del Pd, chiede interventi rapidi dopo l' ingresso dello Stato in Ilva Oggi i democratici in piazza Gramsci dalle 16 per parlare di lavoro con Simona Bonafé

piombino. «Dopo la definizione dell' Ilva di Taranto occorre un impegno immediato per Piombino». A dirlo il segretario della federazione Pd Val di Cornia-Elba, Simone De Rosas, secondo cui «non si può aspettare un minuto in più per affrontare con coraggio una crisi che va avanti da sette anni e non riguarda una fabbrica e i suoi lavoratori ma un territorio che si è profondamente impoverito».

Per queste ragioni oggi il Pd dalle 16 sarà in piazza Gramsci con la segretaria regionale Simona Bonafé: «Il lavoro è la nostra priorità dice De Rosas - e senza un' industria forte e moderna sono a rischio tutti i nostri servizi e la realizzazione della diversificazione economica di cui parliamo da tempo».

A trenta mesi dall' acquisto dello stabilimento ex Lucchini da parte di Jsw per il segretario della Federazione Pd «di quel piano non si è visto purtroppo attuare nulla. Oggi non resta che prendere atto del fallimento delle prospettive fatte intravedere dal Gruppo Jindal che hanno generato una nuova situazione di preoccupante incertezza sul futuro della fabbrica e delle prospettive occupazionali di oltre 1600 lavoratori e di un intero territorio».

De Rosas ricorda quindi che «il governo precedente ha fatto la sua parte mettendo sul piatto aiuti consistenti: oltre 100 milioni di certificati bianchi per ottenere anticipazioni dal mercato creditizio, impegni sul costo dell' energia, contributi alla innovazione tecnologica di Stato e Regione attingendo anche alle risorse messe a disposizione dell' Europa per la decarbonizzazione e con il Recovery Fund, capitale fresco da immettere attraverso la partecipazione di Invitalia, disponibilità di Rfi a firmare un accordo per la fornitura di rotaie per 900 milioni di euro. Di fronte a tutto questo la risposta di Jsw è stata un piano industriale assolutamente insufficiente e già bocciato dal nuovo Governo, con previsioni di soli investimenti pubblici e senza una visione».

Per queste ragioni il segretario dei democratici ritiene che ora «occorre ribaltare la prospettiva. Non ci si può più limitare all' assenso o al diniego di piani industriali. L' ingresso dello Stato, necessario e urgente, deve essere accompagnato da un' idea chiara di sviluppo che mantenga la centralità della produzione e lavorazione dell' acciaio con modalità sostenibili per la città e per gli altri asset di sviluppo, turismo su tutti».

Così dunque l' idea è che «il sito di Piombino deve essere inserito in un piano nazionale e in quel disegno deve avere un ruolo definito e virtuoso, per esempio con l' ampliamento della produzione verso i prodotti piani da verticalizzare costruendo finalmente un polo della siderurgia che coinvolga la Magona».

Ma l' attenzione dei democratici allo stesso modo va «alle bonifiche delle aree, che vanno messe al primo posto dell' agenda, insieme alle demolizioni dei luoghi non più necessari all' industria e restituite alla città e a nuovi potenziali insediamenti produttivi. Non per debito di riconoscenza ma per dovere nei confronti di un territorio che deve poter aspirare al proprio futuro». Tutto ciò vale anche «per le aree retroportuali, uno dei grandi valori aggiunti di Piombino per la Toscana, che non possono più essere in ostaggio. Insieme all' **autorità portuale** va immaginato un percorso rapido che mantenga nella disponibilità di Jsw le aree che sono necessarie per la crescita e lo sviluppo della logistica



industriale collegata alla fabbrica e il resto - è la conclusione di De Rosas - deve essere recuperato e messo a disposizione dei soggetti produttivi che hanno manifestato interesse per la città».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

-© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

editoria

La storia illustrata di Piombino Il libro presentato al Port Center

Nei prossimi giorni i volumi saranno disponibili nelle filiali della Bcc di Castagneto Carducci

PIOMBINO. È stato presentato giovedì scorso, nell' ambito dei giovedì del Port Center, il volume "Storia illustrata di Piombino", edito da Pacini Editore, realizzato in collaborazione con la Fondazione Livorno - Arte e Cultura" e finanziato dalla Banca di Credito cooperativo di Castagneto Carducci.

L' iniziativa, moderata dal dirigente responsabile dell' ufficio territoriale del porto di Piombino, Claudio Capuano, ha visto la partecipazione del presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, del responsabile marketing della Banca di Credito cooperativo di Castagneto Carducci, Angelo Scuri, e della presidente di Fondazione Livorno - arte e cultura, Olimpia Vaccari.

«Piombino - ha dichiarato Guerrieri - ha una storia millenaria, ricca di suggestioni immaginifiche e di intrecci. Famiglie storiche importanti, dagli Appiani ai Bonaparte Baciocchi, hanno governato dal 1300 al 1814 un territorio vasto che si estendeva a sud dell' antico lago costiero di Rimigliano, comprendendo il golfo di Baratti con la soprastante rocca di Populonia e l' intero promontorio del Monte Massoncello fino al porto di Piombino».

Per il numero uno dell' Adsp dell' Alto Tirreno «il libro si presta ad una lettura appassionata e appassionante e ringrazio l' autore Marco Paperini per aver saputo coinvolgere emotivamente il lettore in una percorso transtorico che arriva sino ai giorni della rivoluzione industriale, andando anche oltre. Spero che grazie alla lettura di questo libro i piombinesi possano avere uno scatto d' orgoglio nella consapevolezza dell' importanza che la città ha avuto nella storia politica mediterranea».

«Questo è il nostro territorio - ha detto Angelo Scuri - e consideriamo che una delle mission fondamentali della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci sia quella di valorizzarne appieno le ricchezze culturali, storiche ed artistiche. Siamo felici di aver potuto sostenere una simile iniziativa, che ha il merito di farci capire quanto sia importante tenere in vita i legami profondi che uniscono una città alla sua Storia. Ricordare e analizzare il passato ci permette di riscoprire le ragioni profonde del nostro essere comunità, del nostro essere parte di qualcosa. Queste opere hanno il merito di farci apprezzare il valore di fare rete».

Soddisfatta dell' evento Olimpia Vaccari, che ha ricordato i titoli dei tre volumi che precedono questo nella collana "Storie illustrate" dell' editore Pacini. Il primo "Le sensate esperienze. Pisa dal medioevo ai robot", il secondo dedicato a Livorno "Dalla città buontalentiana alla città contemporanea" e il terzo "Isola d' Elba, Baratti e Populonia": «Queste opere condividono il modo di fare storia. Attingono al metodo della disciplina storica attraverso le fonti e gli archivi ma tengono anche conto della sua divulgazione e comunicazione. E public historian è appunto Marco Paperini, autore di questo volume dedicato a Piombino».

«È un grande piacere parlare di questa opera che nasce da contatti, incontri con storici, fotografi e giornalisti locali» ha dichiarato Paperini, che ha aggiunto: «Per dimostrare l' importanza che Piombino ha avuto nella Storia non basterebbe una collana intera di volumi. Piombino è il suo porto. La vita della città non può essere raccontata a prescindere dalla storia della sua portualità. Per questo ritengo particolarmente significativa la scelta dell' **Autorità** di



Sistema Portuale di presentare il libro nell' ambito dei giovedì del suo Port Center».

Nei prossimi giorni, i volumi saranno disponibili gratuitamente presso le filiali della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Piombino

Una storia illustrata per scoprire Piombino Le immagini di Paperini raccolte in un libro

Il volume è stato presentato dal presidente dell' Authority Guerrieri

E' stato presentato, nell' ambito dei 'Giovedì del Port Center', il libro di Marco Paperini 'Storia illustrata di Piombino', edito da Pacini Editore, realizzato in collaborazione con la Fondazione Livorno - Arte e Cultura e finanziato dalla Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci.

«Piombino - ha detto il presidente dell' **Autorità portuale** di **Sistema Livorno** e Piombino Luciano Guerrieri - ha una storia millenaria, ricca di suggestioni immaginifiche e di intrecci. Famiglie storiche importanti, dagli Appiani ai Bonaparte Baciocchi, hanno governato dal 1300 al 1814 un territorio vasto che si estendeva a sud dell' antico lago costiero di Rimigliano, comprendendo il golfo di Baratti con la soprastante rocca di Populonia e l' intero promontorio del Monte Massoncello fino al porto di Piombino». Nei prossimi giorni, i volumi saranno disponibili gratuitamente presso le filiali della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci.

Un lavoro che ci permette di conoscere un po' meglio un pezzo di storia del nostro territorio.



Piombino: storia millenaria legata al porto

Redazione

LIVORNO Piombino ha una storia millenaria, ricca di suggestioni immaginifiche e di intrecci. Famiglie storiche importanti, dagli Appiani ai Bonaparte Baciocchi, hanno governato dal 1300 al 1814 un territorio vasto che si estendeva a sud dell'antico lago costiero di Rimigliano, comprendendo il golfo di Baratti con la soprastante rocca di Populonia e l'intero promontorio del Monte Massoncello fino al porto di Piombino. Così Luciano Guerrieri, presidente **AdSp** mar Tirreno settentrionale commenta la presentazione del volume Storia illustrata di Piombino, edito da Pacini Editore, realizzato in collaborazione con la Fondazione Livorno Arte e Cultura e finanziato dalla Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci. Presentato nell'ambito dei Giovedì del Port Center, il libro secondo Guerrieri si presta ad una lettura appassionata e appassionante e ringrazio l'autore Marco Paperini per aver saputo coinvolgere emotivamente il lettore in una percorso transtorico che arriva sino ai giorni della rivoluzione industriale, andando anche oltre. Spero che grazie alla lettura di questo libro i piombinesi possano avere uno scatto d'orgoglio nella consapevolezza dell'importanza che la città ha avuto nella storia politica mediterranea. Questo -ha detto Angelo Scuri, responsabile marketing della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci- è il nostro territorio e consideriamo che una delle mission fondamentali della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci sia quella di valorizzarne appieno le ricchezze culturali, storiche ed artistiche. Siamo felici di aver potuto sostenere una simile iniziativa, che ha il merito di farci capire quanto sia importante tenere in vita i legami profondi che uniscono una città alla sua storia. Ricordare e analizzare il passato ci permette di riscoprire le ragioni profonde del nostro essere comunità, del nostro essere parte di qualcosa. Queste opere hanno il merito di farci apprezzare il valore di fare rete. Soddisfatta anche la presidente di Fondazione Livorno-Arte e Cultura, Olimpia Vaccari, che ha ricordato i titoli dei tre volumi che precedono questo nella collana Storie illustrate. Queste opere condividono il modo di fare storia. Attingono al metodo della disciplina storica attraverso le fonti e gli archivi ma tengono anche conto della sua divulgazione e comunicazione. E public historian è appunto Marco Paperini, autore di questo volume dedicato a Piombino. Piombino è il suo porto dice Paperini. La vita della città non può essere raccontata a prescindere dalla storia della sua portualità. Per questo ritengo particolarmente significativa la scelta dell'Autorità di Sistema portuale di presentare il libro nell'ambito dei giovedì del suo Port Center. Nei prossimi giorni, i volumi saranno disponibili gratuitamente presso le filiali della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci.



Il porto aspetta il neo-presidente E Acquaroli è pronto per firmare

La nomina di Africano per l'Autorità portuale. Il governatore: «Attendiamo il ministro per dare nuovo slancio»

IL RETROSCENA La proposta del ministro Giovannini non è ancora arrivata: al settimo piano di palazzo Raffaello attendono il documento da controfirmare, considerato il termine spartiacque tra gli ultimi ostacoli e la strada in discesa.

Acquaroli e il collega abruzzese Marsilio infatti, avevano chiaramente indicato l'ingegner Matteo Africano come nuovo presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Adriatico Centrale. E la preferenza dei due governatori di Fratelli d'Italia è stata accolta da Giovannini così come anticipato ieri mattina dal Corriere Adriatico.

Il post del governatore Ieri Acquaroli ha scritto un post nel quale invoca chiaramente una strada diversa da quella dell'uscente Giampieri: «Come ampiamente noto, ho indicato quello della competenza quale criterio fondamentale per la scelta della presidenza del nostro **sistema di Autorità Portuale** - ha scritto il governatore - per dare un nuovo slancio progettuale al porto. Stiamo aspettando la proposta da parte del Ministro, per poter iniziare

a sviluppare nuovi progetti e sinergie a vantaggio dell'intera comunità regionale». Fin qui le cose ufficiali. Le fonti vicine al ministero hanno confermato che la scelta è stata fatta con una sorta di tacito accordo tra FdI e Pd nel momento in cui Giovannini ha promosso Africano. «Una scelta partitica, per certi versi illogica - dice una fonte che conosce bene le cose di villa Patrizi, sede del ministero - visto quello che ha fatto Giampieri». E difatti la terna consegnata ai governatori era molto favorevole al presidente uscente: il segretario di Napoli, Messineo, accompagnato da referenze acide; l'outsider Africano considerato interessante e Giampieri appunto.

I qualificati endorsement Con molti e qualificati endorsement, interni ed esterni: nell'ordine, quello del capo della struttura tecnica di missione del ministero, la macchina operativa, il professor Giuseppe Catalano; idem dal capo di gabinetto Alberto Stancanelli tra i primi collaboratori sia di Delrio che di De Micheli. Per arrivare all'ad di Fincantieri, Bono che da solo valeva già l'intera partita. La Lega per intervento di Edoardo Rixi aveva da tempo già espresso le sue convinzioni pro-Giampieri. E allora perché il presidente uscente non è stato confermato? Qui le versioni divergono: per alcuni la spinta di Letta, sollecitata dalla Mancinelli, avrebbe infastidito il ministro che non voleva marcature politiche. Per altri, Giampieri avrebbe dovuto accordarsi con Acquaroli. Forse qualche tentativo è stato fatto. È molto probabile anche che Fratelli d'Italia abbia fortemente cercato la discontinuità così come accaduto per tutte le nomine e gli incarichi di potere transitati da un qualche tipo di preferenza del centrodestra da sei mesi a questa parte. La nuova maggioranza non fa prigionieri, come più volte sottolineato: che si tratti delle vicepresidenze delle commissioni consiliari o dell'**Autorità Portuale**. Per questo, l'outsider Africano è passato in pole position. «Una nomina - rileva Zaffiri della Lega - che rappresenta un vero e proprio affronto alle Marche, ai marchigiani e alla città capoluogo. La nomina di un non marchigiano alla guida di un ente e di una infrastruttura storicamente così rilevante è una sconfitta sul piano del riconoscimento delle potenzialità che i marchigiani possono e sanno esprimere». Critiche anche da parte del Pd per voce del capogruppo Mangialardi: «Alla fine hanno le logiche politiche hanno prevalso sui bisogni del territorio. Dispiace molto, ma non sorprende la decisione di chiudere in maniera così brusca l'era della presidenza Giampieri, che pure tanti risultati positivi e importanti era riuscita a conseguire nel corso degli ultimi anni.



Con tale scelta, la giunta regionale dimostra ancora una volta non solo di rispondere esclusivamente alle segreterie nazionali anziché alle marchigiane



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e ai marchigiani». Aspettando le carte da firmare, si intende.

Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Africano presidente ad Ancona

Raggi dovrà ora nominare un nuovo componente per il comitato di gestione

L'ingegnere 43enne Matteo Africano è stato nominato al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, l'ente che raggruppa i porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona. Il professionista romano andrà a prendere il posto di Rodolfo Giampieri, per il quale sta per terminare la proroga che era stata decisa dall'allora ministro delle infrastrutture Paola De Micheli, lo scorso dicembre. Una nomina che si riflette di conseguenza anche su Civitavecchia. Proprio Africano, infatti, qualche giorno fa era stato confermato dalla Città metropolitana di Roma Capitale come componente designato all'interno del comitato di gestione a Molo Vespucci; un secondo mandato che non è neanche iniziato per Africano che infatti, giovedì, non era presente alla seduta convocata a Molo Vespucci. Adesso il sindaco Virginia Raggi dovrà nominare un nuovo delegato per il board dell'**Adsp** del Mar Tirreno centro settentrionale guidata da Pino Musolino, andando ad attingere dal bando i cui termini erano scaduti il 15 febbraio scorso oppure procedendo diversamente.



Adsp, Matteo Africano presidente ad Ancona

CIVITAVECCHIA - Cambio al vertice dell' Autorità Portuale di Sistema del Mar Adriatico Centrale, l' ente che raggruppa i porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona. Matteo Africano, ingegnere di 43 anni, romano, è stato infatti nominato presidente, prendendo il posto di Rodolfo Giampieri, per il quale sta per terminare la proroga che era stata decisa dall' allora ministro delle infrastrutture Paola De Micheli, lo scorso dicembre. Si

È venuta a mancare all' affetto dei suoi cari ANNA SGAMMA di anni 100 Ne danno il triste annuncio la figlia Velia, i nipoti Massimiliano, Marco e... È venuta a mancare all' affetto dei suoi cari ANNA SGAMMA di anni 100 Ne danno il triste annuncio la figlia Velia, i nipoti Massimiliano, Marco e Manuela, i pronipoti, la nuora e parenti tutti l...



Ancona Cambio al vertice dell'Autorità Portuale di Sistema del Mar Adriatico Centrale, che raggruppa i porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona. Matteo Africano, 43 anni, romano, è stato nominato presidente: prenderà il posto di Rodolfo Giampieri, per il quale sta per terminare la proroga che era stata decisa dalla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. L'ingegner Africano, come riporta la stampa laziale, era stato appena confermato dalla Città metropolitana di Roma Capitale come componente designato all'interno del comitato di gestione dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale guidata da Pino Musolino.



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Cambio al vertice dell'AdSP del Mar Adriatico Centrale: Africano al posto di Giampieri

Matteo Africano sarà il nuovo presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Centrale allo scadere della proroga del mandato dell'uscente Rodolfo Giampieri. La notizia è riferita da diverse testate marchigiane, secondo le quali la nomina di Africano ingegnere di 43 anni, che dal 2017 siede nel comitato di gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale in rappresentanza della Città Metropolitana su indicazione dalla giunta Raggi sarebbe arrivata per via dell'opposizione dei presidenti delle Regioni Marche e Abruzzo, ovvero Francesco Acquaroli e Marco Marsilio, entrambi di Fratelli d'Italia, a una riconferma di Giampieri, considerato in quota Pd'. Già vice Presidente e poi presidente della Camera di Commercio di Ancona, Giampieri è alla guida del porto dal novembre 2013. Fino al 2015 lo è stato in qualità di Commissario Straordinario della allora Autorità Portuale, di cui successivamente ha assunto la presidenza. Dal dicembre 2016 è presidente della AdSP del Mare Adriatico Centrale, su nomina dell'allora Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio.



Il porto corre ai ripari «Salveremo le crociere con tre banchine in più»

Dopo il caso aperto dal Corriere Adriatico sulla decisione di Msc di tagliare Ancona dalle sue rotte, Authority e Capitaneria cercano una soluzione. «Programmiamo le toccate sui pontili 19, 20 e 21»

LA VICENDA **ANCONA** Tre banchine per ospitare le super navi e salvare la stagione crocieristica. Lo annuncia l' Autorità portuale, dopo il caso sollevato dal Corriere Adriatico in merito alla decisione di Msc Crociere di rinunciare alle puntate nello scalo dorico per l' estate 2021, che comporterà un danno d' immagine colossale e pesantissime ripercussioni economiche per la città e la regione.

L' annuncio Dopo l' articolo da noi pubblicato, ieri l' Authority ha annunciato che «il **porto** di **Ancona** è pronto ad accogliere le navi di Msc Crociere per la nuova stagione 2021», sottolineando «l' impegno costante dell' Autorità portuale, della Capitaneria di **porto** e della compagnia di navigazione Msc che ha permesso di superare la criticità».

Nella nota si menziona «una telefonata di giovedì sera fra i massimi vertici del **porto** e della Compagnia che ha sbloccato la situazione, consentendo di programmare gli attracchi nello scalo dorico per i prossimi mesi, anche se in condizioni di eccezionalità». È la speranza di tutti, delle agenzie di viaggio in primis, ma anche di chi vede nelle crociere un' opportunità non solo economica, quanto di promozione del territorio nel mondo. Solo che Msc non ha ancora confermato il dietrofront. Ieri la Compagnia, da noi contattata, non ha fornito elementi aggiuntivi rispetto alla notizia-choc data dal suo principale agente marittimo, Stefania Vago: «Per il Covid abbiamo dovuto optare su navi più grosse che ad **Ancona** non potranno attraccare fino a quando non verranno eseguiti i lavori in **porto**». Il riferimento è alla realizzazione del banchinamento esterno del Molo Clementino: un' opera da 22 milioni ancora congelata dall' iter burocratico, con la pratica incagliata al Ministero.

Il calendario Ma l' Authority è sicura di salvare la stagione. «Il calendario delle toccate è in via di definizione in base alla programmazione di Msc che ritiene **Ancona** una tappa importante nella sua strategia complessiva», spiegano dal **porto**. «Dopo lo stop mondiale alle navi da crociera, adesso siamo pronti a cogliere i primi segnali di rinascita per il traffico crocieristico - annuncia Rodolfo Giampieri, che sta per lasciare l' incarico di presidente dell' Autorità portuale a Massimo Africano -. Un primo risultato raggiunto con costanza e visione e creato da una fortissima collaborazione». Già, ma come assicurarsi le crociere? «Abbiamo individuato la concreta possibilità di utilizzare le banchine 19, 20 e 21, dietro le quali insistevano i silos demoliti di recente, anche per navi di lunghezza fino a 300 metri a determinate condizioni - spiega l' ammiraglio Enrico Moretti, comandante del **porto** -. Che ciò sia attuabile nella massima sicurezza lo dimostra l' ormeggio avvenuto presso quelle banchine nel 2020 da parte della nave Costa Magica, la cui dimensione longitudinale (272 metri) ha impegnato solo parte della lunghezza complessiva disponibile, pari a 420 metri. Come Capitaneria siamo al lavoro per individuare tutte le procedure di security portuale conseguenti al possibile attracco di quella tipologia di vettore». Resta il fatto che ad oggi la prima crociera Msc in partenza da **Ancona** è prevista per aprile 2022.

Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Un errore grandissimo rinunciare agli imbarchi»

Le agenzie di viaggio in ansia scrivono a Msc e alla Regione

ANCONA «Un grandissimo errore non imbarcare più dal **porto di Ancona**»: lo sottolineano le agenzie di viaggio e i tour operator del Maavi, il Movimento autonomo agenzie di viaggio italiane, che hanno scritto una lettera recapitata alla Msc e alla Regione e organizzato una petizione (circa 200 le firme raccolte tra gli operatori del centro Italia) per chiedere che la Compagnia non rinunci al **porto dorico**. «Non abbiamo ricevuto comunicazioni ufficiali, ma se Msc ci ha ripensato, ben venga: significa che il nostro appello ha colto nel segno, anche se è presto per cantare vittoria - dice Antonio Recchi, vicepresidente nazionale di Maavi e titolare dell'agenzia di viaggi Criluma -. Qui i colori politici non c'entrano: occorre salvare il turismo. Invito le autorità preposte a far sì che il **porto di Ancona** permanga un'eccezione come negli ultimi anni in cui ha aumentato le sue presenze: un passo indietro sarebbe gravissimo».

I numeri virtuosi vengono evidenziati nella lettera sottoscritta dal movimento Maavi: «Nel 2018 i passeggeri transitati nel **porto di Ancona** sono stati 1.151.266, +6% rispetto al 2017, con 40 toccate e un +29% di croceristi, passati da 52.086 a 67.031 - si legge -. Msc Crociere ha continuato a rappresentare il principale partner, con il 50% delle toccate, percentuale che sale al 76% del numero di croceristi in transito nello scalo. L'Autorità portuale ha sottolineato un aumento dei passeggeri nel 2019 a 1.202.973.

Ancona è la soluzione più comoda per tutto il centro Italia in quanto collegato con tutte le principali arterie stradali regionali e nazionali.

Evitando il **porto di Ancona** si costringerebbero i passeggeri a declinare su alternative come Bari o Trieste. Ultima ma non meno importante riflessione va fatta sull'indotto. Se mille persone sbarcano nel **porto di Ancona**, quelle mille persone portano ricchezza al territorio e a loro volta saranno veicolo di promozione con i propri parenti, amici e conoscenti, implementando la ripresa economica di un'area, il centro Italia, che ha la fortuna di poter essere visitata con poco tempo in tutti i suoi aspetti, dalle mare alle montagne, dalle città d'arte ai parchi avventura».

s. r.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Baldelli: «Preoccupato, sarebbe un grave danno»

Baldelli: «Preoccupato, sarebbe un grave danno» Il caso Msc è piombato anche in Regione. D' altronde, il capoluogo che rischia di perdere le crociere è un argomento di ampio respiro che interessa non solo le Marche, ma l' intero centro Italia. Che il caso non sia ancora risolto lo confermano le parole dell' assessore Francesco Baldelli.

«Speriamo che la situazione rientri, siamo molto preoccupati per quello che abbiamo letto», ammette.

Un' inquietudine che nasce da precise ragioni. «Siamo preoccupati perché si tratta di un problema che non coinvolge solo il **porto di Ancona**, ma tutta la Regione - prosegue l' assessore -. Parlo in termini economici, visto il considerevole afflusso turistico, ma anche di un danno d' immagine che deriverebbe dalla scelta di un' azienda crocieristica importante come Msc di non attraccare più nel **porto dorico**».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo piano • Ancona

Il porto corre ai ripari «Salveremo le crociere con tre banchine in più»

Dopo il caso aperto dal Corriere Adriatico sulla decisione di Msc di tagliare Ancona dalle sue rotte, Authority e Capitaneria cercano una soluzione. «Programmeremo le boccate sui pontili 19, 20 e 21»

LA VERBA
ANCONA L'operazione per espandere lo spazio portuale è in corso. I lavori sono in corso da anni. L'obiettivo è quello di creare un porto più grande, più sicuro, più efficiente. Il progetto è stato approvato dalla Regione Marche e dal Comune di Ancona. I lavori sono in corso da anni. L'obiettivo è quello di creare un porto più grande, più sicuro, più efficiente. Il progetto è stato approvato dalla Regione Marche e dal Comune di Ancona.

LA NOSTRA ANTECIPAZIONE
Msc e Ancona: la soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc. La soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc.

LE TAPPE
Msc e Ancona: la soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc. La soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc.

LA PAROLA
Msc e Ancona: la soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc. La soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc.

LA VERBA
ANCONA L'operazione per espandere lo spazio portuale è in corso. I lavori sono in corso da anni. L'obiettivo è quello di creare un porto più grande, più sicuro, più efficiente. Il progetto è stato approvato dalla Regione Marche e dal Comune di Ancona. I lavori sono in corso da anni. L'obiettivo è quello di creare un porto più grande, più sicuro, più efficiente. Il progetto è stato approvato dalla Regione Marche e dal Comune di Ancona.

LA NOSTRA ANTECIPAZIONE
Msc e Ancona: la soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc. La soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc.

LE TAPPE
Msc e Ancona: la soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc. La soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc.

LA PAROLA
Msc e Ancona: la soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc. La soluzione è in arrivo. Il porto di Ancona è in grado di accogliere le crociere Msc.

«Un guaio, verrebbe a mancare la nostra visibilità di città-hub»

Scortichini, Confindustria: «Rientrare nella mappa di un grande player dà prestigio»

LE REAZIONI ANCONA Perdere la prospettiva di Ancona dal mare sarebbe come rinunciare allo sguardo del mondo. «Sarebbe una botta grossa», per Ludovico Scortichini. Sull'ipotesi di Msc crociere di tagliare la Dorica dalle sue rotte, con **Autorità portuale** e Capitaneria che cercano una soluzione sui pontili 19, 20 e 21, il tour operator e presidente di Confindustria turismo dà il peso specifico dell'affare in bilico. «A parte la ricaduta economica, che non è poi così rilevante, visto che le tappe sono sempre state brevi, quel che verrebbe a mancare sarebbe la visibilità d'essere una città-hub. Non solo nella filiera italiana, ma anche e soprattutto in quella internazionale». Si affida a un tecnicismo: «Dovremmo rinunciare a essere un Poi, ovvero un punto di interesse, point of interest. Soprattutto a livello di distribuzione in tutto il mondo». Passa all'esempio pratico: «L'inglese o l'americano che prenotano una crociera, nell'elenco dei porti toccati dalla compagnia di navigazione, vedono anche il nome di Ancona, che magari non hanno mai sentito nominare». Moltiplica l'effetto che fa: «Rientrare nella mappa di un grande player come Msc dà prestigio».

L'immagine Insiste col dire, Scortichini: «Sarebbe una perdita che, nel caso si realizzasse, non si potrebbe compensare con la pubblicità». Non trascura i collari: «Altro aspetto è quello legato a chi sbarca, s'imbarca o fa tappa in città. Un po' di declinazione economica la garantiscono sempre, oltre al fatto che quella fermata veloce può essere considerata un preview, l'anteprima di un ritorno per una vacanza più lunga». E torna all'assunto di partenza: «Ribadisco: il danno di immagine sarebbe molto più grave rispetto a quello economico. Tuttavia io sono tra i pazzi che credono».

Anzi, che sono fermamente convinti che tutto tornerà come prima».

È abituato da sempre all'orizzonte che si perde lontano, Alessandro Archibugi. Da agente marittimo qual è, sfronda il superfluo: «Perdere qualsiasi traffico sarebbe deleterio, comunque sarebbe un danno».

All'arrivo di una nave, piccola o grande che sia, è sempre legato un indotto». Promuove su tutta la linea l'idea di utilizzare le banchine 19, 20 e 21. L'importante è non veder sfumare quei grandi viaggi del mare.

«Sono quelle dietro le quali insistevano i silos demoliti di recente. Che ciò sia tecnicamente possibile lo dimostra l'ormeggio avvenuto lì lo scorso anno della Costa Magica: la nave Covid, per intenderci. Era di grandi dimensioni». Moli che sono già pronti per l'uso, fa notare: «Manca solo il piazzale da sistemare e la struttura per il terminal-arrivi. Non ci vuole tanto a montarla». Ne è convinto, con fermezza: «Va salvaguardato qualsiasi traffico, senza tuttavia penalizzare gli altri». Lo spazio Elio Libri, imprenditore **portuale** anche lui, va diretto: «Una buona notizia poter usare quei tre moli. Sono d'accordo, sicuramente offre la possibilità di non far perdere un'occasione al porto e alla città. Il lavoro non dà mai fastidio, tutt'altro. Si tratterà di conciliare con le altre attività, con intelligenza, cosa che peraltro abbiamo sempre fatto». Non nega l'evidenza: «Lo ammetto, lo scalo dorico ha sempre avuto problemi di spazio». Cerca di spezzare la tensione: «Meglio poco spazio, però, e tanto lavoro».

Maria Cristina Benedetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona

Al porto tornano le crociere Via alla stagione di Msc

Il **porto** di **Ancona** è pronto ad accogliere le navi di Msc Crociere per la stagione 2021. Lo riferisce una nota dell'Autorità di sistema portuale. Il presidente dell'Adsp Rodolfo Giampieri dice: «Siamo pronti a cogliere i primi segnali di rinascita per il traffico crocieristico nel **porto**».



PIATTAFORME - SOLLEVATORI - AUTOGRU - MULETTI

LocaTop

**NOLEGGIO
VENDITA
FORMAZIONE
ASSISTENZA**

**15 FILIALI
IN EMILIA ROMAGNA**

**AL VOSTRO SERVIZIO
IN TUTTA ITALIA**

CON I NOSTRI CENTRI ASSISTENZA E SERVIZI

10000 ORE DI LAVORO IN TUTTA ITALIA

10000 ORE DI LAVORO IN TUTTA ITALIA

«Il porto non può attendere»

Il sindaco Piunti chiede un intervento urgente di dragaggio dell'imboccatura «Voglio incontrare subito Matteo Africano, il nuovo presidente dell'Autorità»

L'EMERGENZA SAN BENEDETTO Dopo l'incagliamento del rimorchiatore avvenuto nel pomeriggio di giovedì, il sindaco Piunti vuole accelerare sull'intervento di dragaggio del porto di San Benedetto e per questo motivo ha annunciato di voler incontrare il prima possibile il nuovo presidente dell'Autorità portuale Matteo Africano e che affronterà la vicenda con Acquaroli nel corso di un incontro in programma lunedì con il presidente della Regione.

Non appena la decisione relativamente al vertice dell'autorità di sistema sarà infatti formalizzata, dal Comune partirà la richiesta di un incontro al quale parteciperanno insieme al sindaco anche l'assessore Filippo Olivieri e i consiglieri Mario Ballatore e Emidio Del Zompo che seguono le problematiche della pesca e del mare.

L'incontro «Un appuntamento urgente - spiega Piunti - per affrontare la questione dell'insabbiamento dell'imboccatura del porto di San Benedetto la cui soluzione, come dimostra l'ennesimo episodio di incagliamento di un natante verificatosi nelle scorse ore, non può essere ulteriormente rinviata.

Uno dei problemi maggiori da affrontare spiega il sindaco Piunti è quello del luogo di trasferimento del materiale asportato che attualmente viene individuato in un sito troppo lontano da San Benedetto. In questo modo il costo del trasporto incide enormemente sull'importo totale dei lavori e per questo lunedì, nell'ambito di un incontro già programmato con il presidente Francesco Acquaroli, chiederò che la Regione Marche si attivi rapidamente per individuare un sito più vicino in modo da ridurre i costi del trasporto e dedicare più risorse all'intervento di escavo vero e proprio». Nel frattempo hanno preso il via i lavori per la realizzazione del villaggio della Piccola pesca.

Stanno infatti vedendo la luce le nuove strutture in zona porto. I lavori sono tuttora in corso, con la consegna che dovrebbe avvenire all'inizio di giugno. In seguito al montaggio delle strutture, si procederà alla realizzazione della pavimentazione esterna ed interna, per poi proseguire con gli allacci fognari ed elettrici. Il progetto prevede la nascita di un complesso di box destinati a quei pescatori che svolgono l'attività sottocosta, ormeggiano le loro imbarcazioni all'interno della darsena turistica e utilizzano i box prefabbricati sul fronte est dei cantieri navali per il rimessaggio delle attrezzature. Il piano da 400mila euro rientra in un più ampio disegno del valore complessivo di 790mila euro che comprende anche la riqualificazione della sala aste del mercato ittico e che gode del cofinanziamento da parte della Regione Marche di 673 mila euro, pari all'85% della spesa.

Il filtro Il villaggio, oltre ad offrire strutture adeguate e a norma agli operatori, costituirà un filtro efficace tra l'ambito urbano e la zona portuale. Verrà infatti garantita l'operatività dei cantieri con transito solo all'interno della zona portuale senza promiscuità con l'area urbana circostante.

Emidio Lattanzi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Crociere, Msc rilancia: si parte da Ancona

Nessun addio, le grandi navi saranno posizionate nella zona dei silos demoliti. Ora si attende il nuovo calendario delle partenze

Le crociere della compagnia Msc tornano ad **Ancona**, a dispetto di chi remava contro, per garantire la stagione 2021.

Sbloccate, l'altra sera, le incertezze e gli ultimi dettagli sull'imminente stagione, al netto di quanto sarà concesso dalle regole in materia di emergenza pandemica e di contrasto al contagio da Covid.

Una notizia che supera e aggiorna le voci di annullamento ad **Ancona** del calendario crocieristico da parte della compagnia di navigazione. Certo non sarà una stagione alla massima potenza come quelle precedenti al 2020, ma quest'anno sarà possibile programmare un certo numero di toccate grazie ai progressi fatti dalla campagna vaccinale a livello mondiale. Non sono da escludere, inoltre, gli attracchi di altre compagnie del settore cruise.

Si rinnova, dunque, l'ottimo rapporto tra Msc Crociere e lo scalo dorico dopo la lunga partnership. Con ogni probabilità cambierà la banchina di approdo delle navi, l'idea è quella di utilizzare quella dove in piena pandemia è stata attraccata la Costa Magica, tra marzo e aprile 2020.

Si tratta della lunga banchina, dalla 19 alla 21, dove si trovavano i silos granari, poi abbattuti tra 2019 e 2020: «E' la notizia che aspettavamo - è il commento del presidente dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, dopo aver dovuto rinunciare alla stagione crocieristica dello scorso anno per lo stop mondiale alle navi da crociera, adesso siamo pronti a cogliere i primi segnali di rinascita per **Ancona** e per tutto il turismo delle Marche. Ringrazio tutte le persone che hanno lavorato a questo fondamentale ritorno, **Ancona** dimostra sempre il suo lato migliore nell'affrontare i problemi complessi».

Sulla stagione crocieristica interviene anche il comandante della Capitaneria di **porto** di **Ancona**, l'ammiraglio Enrico Moretti, a cui spetta la gestione dell'operatività degli attracchi e della logistica in **porto**: «Esiste la concreta possibilità di utilizzare le banchine 19, 20 e 21 del **porto**, quelle dietro ai silos demoliti, anche per navi di lunghezza fino a 300 metri a determinate condizioni. Che ciò sia attuabile nella massima sicurezza lo dimostra l'ormeggio avvenuto presso quelle banchine nel 2020 da parte della nave Costa Magica, la cui dimensione longitudinale (272 metri) ha impegnato solo parte della lunghezza complessiva disponibile, pari a 420 metri. Siamo già al lavoro, assieme all'Authority, per individuare altri soggetti pubblici competenti per garantire le procedure di security portuale conseguenti al possibile attracco di certe tipologie di vettore in quel tratto del **porto**».

L'impegno costante dell'ultimo periodo tra Autorità portuale, Capitaneria compagnia di navigazione Msc Crociere ha permesso di superare le criticità da affrontare in questo che è un periodo ancora difficile per le conseguenze dell'emergenza sanitaria. Nella serata di giovedì una telefonata fra i massimi vertici del **porto** e della compagnia ha sbloccato la situazione consentendo di programmare gli attracchi nello scalo dorico per i prossimi mesi anche se in condizioni di eccezionalità.

L'utilizzo della nuova collocazione per l'attracco sarà momentaneo, ovvero per il periodo della pandemia, anche perché l'area dove c'erano i silos in futuro accoglierà i traghetti che saranno spostati dalle attuali banchine.



Crociere: il porto di Ancona è pronto ad accogliere le navi Msc

Situazione sbloccata, si programmano attracchi in nuove banchine

Il porto di Ancona è pronto ad accogliere le navi di Msc Crociere per la nuova stagione 2021. Lo riferisce una nota dell'Autorità di sistema portuale: "L'impegno costante dell'ultimo periodo dell'Autorità, della Capitaneria di porto di Ancona e della compagnia di navigazione Msc Crociere ha permesso di superare le criticità da affrontare in questo che è un periodo ancora difficile per le conseguenze dell'emergenza sanitaria. Nella serata di giovedì una telefonata fra i massimi vertici del porto e della compagnia ha sbloccato la situazione consentendo di programmare gli attracchi nello scalo dorico per i prossimi mesi anche se in condizioni di eccezionalità". Un lavoro in sinergia "per organizzare in totale sicurezza e nel massimo rispetto delle indicazioni Covid, l'accoglienza dei crocieristi che, navigando nel mare Adriatico, verranno a visitare Ancona e le Marche. Il calendario delle toccate è in via di definizione in base alla programmazione di Msc Crociere che ritiene Ancona una tappa sempre importante nella sua strategia complessiva per la bellezza dei territori e per la qualità nell'accoglienza del porto dorico". "E' la notizia che aspettavamo - dice il presidente dell'Adsp Rodolfo Giampieri -, dopo aver dovuto rinunciare alla stagione crocieristica dello scorso anno per lo stop mondiale causa della pandemia, adesso siamo pronti a cogliere i primi segnali di rinascita per il traffico crocieristico nel porto di Ancona e di conseguenza per tutto il turismo delle Marche". Secondo il comandante della Capitaneria di porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti, "la gestione degli ormeggi alle banchine da parte di tutte le tipologie di navi che scalano Ancona è sempre stata condivisa con l'Autorità di sistema portuale. Nella fattispecie riferita alle navi da crociera, è stata individuata la concreta possibilità di utilizzare le banchine 19, 20 e 21 del porto, quelle dietro le quali si trovavano i silos demoliti di recente, anche per navi di lunghezza fino a 300 metri a determinate condizioni". (ANSA).



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Crociere Msc, salvo lo scalo di Ancona Decisiva telefonata con l' autorità portuale

Crociere Msc, salvo lo scalo di Ancona Decisiva telefonata con l' autorità portuale TURISMO - Lo scalo dorico è pronto ad accogliere gli attracchi delle navi per i prossimi mesi anche se in condizioni di eccezionalità per la pandemia, dopo la battuta d' arresto dell' anno scorso. «E' in via di definizione il calendario delle toccate per l' estate 2021» 16 Aprile 2021 - Ore 13:41 Il porto di Ancona non figura ancora nel calendario degli attracchi della compagnia di navigazione Msc Crociere, programmato fino all' aprile 2022 con tutte le date disponibili per le prenotazioni. Lo scalo dorico è pronto però ad accogliere le navi Msc già per la nuova stagione 2021, nonostante la pandemia e nel rispetto delle misure anti-Covid . Già nel 2020 il turismo crocieristico aveva subito una drastica battuta d' arresto con numero del fatturato in flessione. «L' impegno costante dell' ultimo periodo dell' Autorità di sistema portuale, della Capitaneria di porto di Ancona e della compagnia di navigazione Msc Crociere ha permesso di superare le criticità da affrontare in questo che è un periodo ancora difficile per le conseguenze dell' emergenza sanitaria. - assicura la stessa Autorità portuale in un comunicato - Nella serata

di ieri una telefonata fra i massimi vertici del porto e della compagnia ha sbloccato la situazione consentendo di programmare gli attracchi nello scalo dorico per i prossimi mesi anche se in condizioni di eccezionalità. Una notizia che supera e aggiorna le voci di annullamento ad Ancona del calendario crocieristico da parte della compagnia di navigazione». Hanno lavorato in sinergia gli uffici dell' Autorità di sistema portuale, della Capitaneria di porto d'Ancona e di Msc per organizzare in totale sicurezza e nel massimo rispetto delle indicazioni Covid, l' accoglienza dei crocieristi che, navigando nel mare Adriatico, verranno a visitare Ancona e le Marche. Il calendario delle toccate è quindi in via di definizione in base alla programmazione di Msc Crociere che, come ribadito, ritiene Ancona una tappa sempre importante nella sua strategia complessiva per la bellezza dei territori e per la qualità nell' accoglienza del porto dorico. «E' la notizia che aspettavamo - dice il presidente in proroga dell' Autorità di sistema , **Rodolfo Giampieri** -, dopo aver dovuto rinunciare alla stagione crocieristica dello scorso anno per lo stop mondiale alle navi da crociera, dovuto alle gravi conseguenze dell' emergenza sanitaria, adesso siamo pronti a cogliere i primi segnali di rinascita per il traffico crocieristico nel porto di Ancona e di conseguenza per tutto il turismo delle Marche. Un primo risultato raggiunto con costanza e visione e creato da una fortissima e consolidata collaborazione per il quale ringrazio tutte le persone che hanno lavorato a questo fondamentale ritorno. Ancona dimostra sempre il suo lato migliore nell' affrontare i problemi complessi». Sulla stagione crocieristica il comandante della Capitaneria di porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti aggiunge che «la gestione degli ormeggi alle banchine da parte di tutte le tipologie di navi che scalano Ancona è sempre stata condivisa con l' Autorità di sistema portuale, in una necessaria logica di condivisione delle scelte che è la sintesi delle diverse ma convergenti attribuzioni. Ciò, nella fattispecie riferita alle navi da crociera, ha portato ad individuare la concreta possibilità di utilizzare le banchine 19, 20 e 21 del porto, vale a dire quelle dietro le quali insistevano i silos demoliti di recente, anche per navi di lunghezza fino a 300 metri a determinate condizioni. Che ciò sia attuabile nella massima sicurezza lo dimostra l' ormeggio avvenuto presso quelle banchine nel 2020 da parte della nave Costa Magica, la cui dimensione longitudinale (272 metri) ha impegnato solo parte della lunghezza complessiva disponibile, pari a 420 metri». L' ammiraglio Moretti sottolinea, inoltre, che «come Capitaneria di porto siamo già al lavoro per individuare, insieme all' Adsp e agli altri soggetti pubblici competenti, tutte le





Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di quella tipologia di vettore a queste banchine». L' impatto Covid-19 sul porto: in picchiata il traffico passeggeri
Calo anche nel settore merci Porto, slitta a maggio l' avvio della stagione crocieristica © RIPRODUZIONE
RISERVATA.

Crociere Msc, salvo lo scalo di Ancona

Alessandra Pierini

TURISMO - Decisiva telefonata con l'autorità portuale. Lo scalo dorico è pronto ad accogliere gli attracchi nello scalo dorico per i prossimi mesi anche se in condizioni di eccezionalità per la pandemia dopo la battuta d'arresto dell'anno scorso. «E' in via di definizione il calendario delle toccate per l'estate 2021» 16 Aprile 2021 - Ore 13:55 - caricamento letture Il porto di Ancona non figura ancora nel calendario degli attracchi della compagnia di navigazione Msc Crociere, programmato fino all'aprile 2022 con tutte le date disponibili per le prenotazioni. Lo scalo dorico è pronto però ad accogliere le navi Msc già per la nuova stagione 2021, nonostante la pandemia e nel rispetto delle misure anti-Covid. Già nel 2020 il turismo crocieristico aveva subito una drastica battuta d'arresto con numero del fatturato in flessione. «L'impegno costante dell'ultimo periodo dell'Autorità di sistema portuale, della Capitaneria di porto di Ancona e della compagnia di navigazione Msc Crociere ha permesso di superare le criticità da affrontare in questo che è un periodo ancora difficile per le conseguenze dell'emergenza sanitaria. - assicura la stessa Autorità portuale in un comunicato - Nella serata di ieri una telefonata fra i massimi vertici del porto e della compagnia ha sbloccato la situazione consentendo di programmare gli attracchi nello scalo dorico per i prossimi mesi anche se in condizioni di eccezionalità. Una notizia che supera e aggiorna le voci di annullamento ad Ancona del calendario crocieristico da parte della compagnia di navigazione». Hanno lavorato in sinergia gli uffici dell'Autorità di sistema portuale, della Capitaneria di porto d'Ancona e di Msc per organizzare in totale sicurezza e nel massimo rispetto delle indicazioni Covid, l'accoglienza dei crocieristi che, navigando nel mare Adriatico, verranno a visitare Ancona e le Marche. Il calendario delle toccate è quindi in via di definizione in base alla programmazione di Msc Crociere che, come ribadito, ritiene Ancona una tappa sempre importante nella sua strategia complessiva per la bellezza dei territori e per la qualità nell'accoglienza del porto dorico. «E' la notizia che aspettavamo - dice il presidente in proroga dell'Autorità di sistema, Rodolfo Giampieri -, dopo aver dovuto rinunciare alla stagione crocieristica dello scorso anno per lo stop mondiale alle navi da crociera, dovuto alle gravi conseguenze dell'emergenza sanitaria, adesso siamo pronti a cogliere i primi segnali di rinascita per il traffico crocieristico nel porto di Ancona e di conseguenza per tutto il turismo delle Marche. Un primo risultato raggiunto con costanza e visione e creato da una fortissima e consolidata collaborazione per il quale ringrazio tutte le persone che hanno lavorato a questo fondamentale ritorno. Ancona dimostra sempre il suo lato migliore nell'affrontare i problemi complessi». Sulla stagione crocieristica il comandante della Capitaneria di porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti aggiunge che «la gestione degli ormeggi alle banchine da parte di tutte le tipologie di navi che scalano Ancona è sempre stata condivisa con l'Autorità di sistema portuale, in una necessaria logica di condivisione delle scelte che è la sintesi delle diverse ma convergenti attribuzioni. Ciò, nella fattispecie riferita alle navi da crociera, ha portato ad individuare la concreta possibilità di utilizzare le banchine 19, 20 e 21 del porto, vale a dire quelle dietro le quali insistevano i silos demoliti di recente, anche per navi di lunghezza fino a 300 metri a determinate condizioni. Che ciò sia attuabile nella massima sicurezza lo dimostra l'ormeggio avvenuto presso quelle banchine nel 2020 da parte della nave Costa Magica, la cui dimensione longitudinale (272 metri) ha impegnato solo parte della lunghezza complessiva



disponibile, pari a 420 metri». L'ammiraglio Moretti sottolinea, inoltre, che «come Capitaneria di porto siamo già al lavoro per individuare, insieme all'Adsp e agli altri soggetti pubblici competenti, tutte le procedure di security portuale conseguenti al possibile attracco



di quella tipologia di vettore a queste banchine». L'impatto Covid-19 sul porto: in picchiata il traffico passeggeri
Calo anche nel settore merci Porto, slitta a maggio l'avvio della stagione crocieristica © RIPRODUZIONE
RISERVATA

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Authority, nessuna proposta dal ministro»

Il governatore Francesco Acquaroli stoppa le indiscrezioni: «A Giovannini ho ripetuto che la competenza è il requisito fondamentale»

«Stiamo aspettando la proposta da parte del ministro per le Infrastrutture per poter iniziare a sviluppare nuovi progetti e sinergie a vantaggio dell'intera comunità regionale». Il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli stoppa la ridda di voci che circolano in merito alla nomina del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale che comprende i porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona.

Tre i nomi in lizza: l'uscente Rodolfo Giampieri, e i tecnici Matteo Africano e Francesco Messineo.

«La nostra regione ha la necessità di uscire dall'isolamento in cui è relegata da troppo tempo - dice il governatore Acquaroli -. Tante sono le infrastrutture necessarie ma tra quelle a maggiore valenza interregionale c'è sicuramente il porto di Ancona». L'Autorità del sistema portuale, aggiunge, «svolge un ruolo nevralgico per il rilancio del porto, del sistema infrastrutturale e dell'intero nostro territorio.

L'Autorità portuale è un organismo di diretta emanazione del ministro e agisce d'intesa con le Regioni». Acquaroli in più occasioni, alla domanda sulla possibile riconferma dell'attuale presidente dell'Autorità di sistema portuale Rodolfo Giampieri, aveva auspicato una guida all'altezza delle sfide. «Ho indicato quello della competenza quale criterio fondamentale per la scelta della presidenza del nostro sistema portuale, per dare un nuovo slancio progettuale a questa infrastruttura in sinergia con gli altri sistemi logistici delle Marche - conclude Acquaroli -.

L'ho fatto con il ministro De Micheli prima e l'ho confermato al ministro Giovannini».

Le parole di Acquaroli chiariscono un punto: nessuno lo ha interpellato per questa o quell'altra scelta. Da qui lo stop a indiscrezioni. In particolare sul nome di Africano, uscito nelle ultime ore, che però non troverebbe grandi consensi nel centrodestra. Non è un mistero che il manager romano pochi giorni fa sia stato nominato nel, chiamiamolo, cda dell'Autorità di Civitavecchia indicato dal sindaco grillino della Capitale Virginia Raggi. Così come non è difficile sapere di come, sempre Africano, sia vicino ad alcuni notabili del Pd. Insomma un professionista che dovrebbe essere «schierato» col centrosinistra. E questo, oltre a mettere in difficoltà la giunta regionale a guida Fdi, non crea tranquillità neanche nel Pd nostrano che, invece, vuole con forza la riconferma di Giampieri. Saremmo davanti a una guerra interna ai dem difficile da addossare ad altri.

Ma la partita in gioco non è solo quella sul porto di Ancona. Il nodo del futuro è il collegamento dello scalo marchigiano con quello di Civitavecchia con la linea ferroviaria. Un'infrastruttura importante che dovrebbe avere l'appoggio dei vertici delle due Autorità portuali per avere l'impulso necessario e arrivando anche a frenare le legittime richieste di Pescara che spinge per avere questo rapporto privilegiato con Civitavecchia tagliando fuori proprio Ancona.

Ora, detto che il porto di Pescara non è paragonabile con Ancona, e questo è un dato di fatto, è chiaro che il ruolo di presidente dell'Autorità di Ancona è cruciale. Su questo la politica del territorio si deve interrogare.

Alfredo Quarta.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Banchina 13, si lavora per consolidarla

E' quella più strategica di fianco alla sede dell' Autorità portuale: si spera di riaprirla ai primi di luglio

Banchine fragili, pronti a partire i lavori del secondo stralcio dell' intervento al molo 13, quello più strategico e storico dello scalo dorico.

Stiamo parlando della banchina di fianco all' edificio che ospita la sede dell' **Autorità portuale** che ha mostrato una serie di problemi strutturali. Un doppio appalto per lavori il cui termine definitivo è stimato tra metà giugno e metà luglio prossimi. Per rimetterla in sesto definitivamente alla fine serviranno 900mila euro.

Lo scorso anno l' Authority aveva promosso un intervento di restauro della parte dove si collega la rampa che consente le operazioni di carico e scarico di mezzi e persone dalle navi attraccate. In corso d' opera sono emersi problemi strutturali seri nel cuore della banchina, un' opera che risale ad almeno sessant' anni fa quando i carichi erano diversi. Ciò ha richiesto l' avvio di una seconda gara d' appalto, assegnata di recente ad una ditta campana che prestissimo, dopo l' ufficializzazione dell' iter nei giorni scorsi, potrà partire coi lavori. Ma andiamo con ordine. La prima tranche di lavori, che al tempo doveva essere l' unica, risale al 2020, e ha visto l' intervento di una ditta maceratese per un importo di 400mila euro. In corso d' opera sono emersi i gravi problemi strutturali che hanno richiesto l' approfondimento per altri 500mila euro. Purtroppo i tempi si sono allungati visto che, in base al regolamento sugli appalti, non è stato possibile per l' Ap affidare i lavori alla stessa ditta che aveva affrontato, e poi concluso, la prima parte dell' intervento. La banchina doveva essere pronta per la fine dell' anno scorso, adesso invece sarà necessario attendere il cuore dell' estate, sperando che le condizioni meteo marine non richiedano troppi stop dei lavori. In effetti questa seconda parte dell' opera dovrà essere compiuta in parte anche via mare, direttamente dall' acqua sulla parete della banchina stessa.



Dragaggio, prima grana per la nuova Authority

Africano sostituisce Giampieri alla guida dell'Ap, Piunti: «Risolvere urgentemente il problema dello stoccaggio della sabbia»

Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha nominato il nuovo presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale del mare Adriatico centrale. E' Matteo Africano, 43 anni, accreditato in quota 'Cinquestelle' e con una consolidata esperienza. Fino a ieri, è stato presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale di Civitavecchia. Prenderà il posto dell' ex Rodolfo Giampieri e, conseguentemente, erediterà l' atavico problema del dragaggio del porto di San Benedetto, con i periodici imprevisti, come accaduto l' altro ieri con l' insabbiamento del rimorchiatore 'Fortitudo'. Una bella gatta da pelare, nonostante il finanziamento di 1.700.000 euro, da anni a disposizione dell' **Autorità** di **sistema** portuale. L' ostacolo da superare? Dove conferire la sabbia del dragaggio dell' intero bacino portuale. Appresa la notizia della nomina del neo presidente, il sindaco Pasqualino Piunti ha anticipato un appuntamento urgente per affrontare la questione dell' insabbiamento all' imboccatura del porto di San Benedetto la cui soluzione non può essere ulteriormente rinviata. «Uno dei problemi

maggiori da affrontare - ha sottolineato il primo cittadino - è quello del luogo di trasferimento della sabbia dragata. Attualmente viene individuato in un sito troppo lontano da San Benedetto ma così il costo del trasporto inciderà, enormemente, sull' importo totale dei lavori». Per questo motivo, lunedì, all' ordine del giorno dell' incontro già programmato con il presidente Acquaroli, il sindaco Piunti chiederà che si attivi rapidamente per individuare un sito più vicino in modo da ridurre i costi del trasporto e dedicare più risorse all' escavo dell' intero bacino portuale, in modo da non rimetterci le mani tra alcuni anni. Piunti dovrà battere i pugni sul tavolo del 'governatore' delle Marche, poiché i ventilati 'sussurri e grida' non sembrano preannunciare la definitiva soluzione dell' insabbiamento del porto. Per la completa operatività dell' **Autorità** portuale, il presidente Africano, di concerto con il Ministero con le Regioni Marche e Abruzzo e con i Comuni di Ancona, Pesaro e Pescara, dovrà nominare i membri del nuovo Comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema** portuale, con San Benedetto fino a ieri rappresentata dal dottor Giulio Piergallini. Va con sé ipotizzare ulteriori ritardi per i continui lacci e laccioli che stoppano la spesa di 1.700.000 euro. L' auspicio della marineria sambenedettese ogni inverno costretta a fare i conti con le mareggiate e, contestualmente, con il basso fondale all' imboccatura del porto, è quello di vedere l' inizio dei lavori di dragaggio almeno nella primavera - estate 2022.

Pasquale Bergamaschi.

11

DRAGAGGIO, prima grana per la nuova Authority

Africano sostituisce Giampieri alla guida dell'Ap, Piunti: «Risolvere urgentemente il problema dello stoccaggio della sabbia»

Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, ha nominato il nuovo presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale del mare Adriatico centrale. E' Matteo Africano, 43 anni, accreditato in quota 'Cinquestelle' e con una consolidata esperienza. Fino a ieri, è stato presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale di Civitavecchia. Prenderà il posto dell' ex Rodolfo Giampieri e, conseguentemente, erediterà l' atavico problema del dragaggio del porto di San Benedetto, con i periodici imprevisti, come accaduto l' altro ieri con l' insabbiamento del rimorchiatore 'Fortitudo'. Una bella gatta da pelare, nonostante il finanziamento di 1.700.000 euro, da anni a disposizione dell' **Autorità** di **sistema** portuale. L' ostacolo da superare? Dove conferire la sabbia del dragaggio dell' intero bacino portuale. Appresa la notizia della nomina del neo presidente, il sindaco Pasqualino Piunti ha anticipato un appuntamento urgente per affrontare la questione dell' insabbiamento all' imboccatura del porto di San Benedetto la cui soluzione non può essere ulteriormente rinviata. «Uno dei problemi

La filiera ittica sambenedettese fa scuola anche in Ecuador

SERVIZIO NECROLOGICO

YARIFEE QUOTIDIANO

City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ferrovia Roma-Pescara. Marsilio: 'bene mobilitazione ora servono risorse

"Ringrazio le associazioni di categoria e i sindacati che stanno dando vita a una campagna di sensibilizzazione e mobilitazione della politica abruzzese verso il comune obiettivo del riconoscimento del corridoio tirreno-adriatico, in vista della revisione delle Reti Ten-t. Reti che hanno visto l' Abruzzo finora drammaticamente escluso, sia per l' asse est-ovest che per quello nord-sud. Un' esclusione che comporta per il nostro territorio il rischio di un' oggettiva marginalizzazione. E' un obiettivo che la Giunta regionale da me guidata ha assunto come prioritario nel mandato di governo, e verso il quale la Regione ha già da tempo dimostrato la sua coerenza con atti e documenti ufficiali. Voglio infatti con l' occasione ricordare che, ripartendo dall' approvazione nel 2015 al Parlamento Europeo dell' emendamento contenente il 'completamento del Corridoio Baltico-Adriatico sull' intera dorsale adriatico-ionica, l' estensione nord-sud del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e una migliore connessione tra la penisola Iberica, l' Italia centrale e i Balcani occidentali', quando nel 2019 la Commissione europea ha avviato il processo di riesame del Regolamento (UE) n. 1315/2013, nel luglio 2019 la Regione Abruzzo ha partecipato alla prima consultazione pubblica avviata dalla Commissione europea per modificare le Reti Ten-t, inviando il proprio contributo ai successivi questionari della procedura di riesame del Reg. n. 1315/2013 e focalizzati su distinti argomenti di revisione. Dando seguito alla consultazione pubblica, il 09/09/2019 la Giunta regionale con Deliberazione n. 505/2019 ha approvato la Relazione tecnico-istruttoria contenente la proposta della Regione Abruzzo di revisione , trasmessa sia al Ministero sia a Bruxelles. Pochi giorni dopo, la Regione sigla il Protocollo d' Intesa con l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Centrale nell' ottica di sviluppare la trasversalità dei collegamenti merci tra la sponda tirrenica ed adriatica della penisola con l' obiettivo di ottenere, per il tramite del governo nazionale, il riconoscimento in Europa dell' estensione dei Corridoi della mobilità europea lungo la costa adriatica e lungo l' asse trasversale tirreno-adriatico. Un anno dopo viene siglato un altro Protocollo d' Intesa per lo sviluppo del Corridoio Adriatico con le Regioni Marche, Molise e Puglia per creare una strategia unitaria di sviluppo finalizzata al potenziamento della dorsale adriatica centromeridionale e delle sue connessioni trasversali, da sottoporre al Governo centrale proprio in vista del processo di riesame della rete europea dei trasporti, Protocollo del quale l' Abruzzo è stata Regione promotrice. Nell' ottobre scorso il MIT ha chiesto alla Regione Abruzzo di avanzare la propria proposta di revisione delle reti TEN-T. La Regione Abruzzo, insieme alle altre 3 Regioni sottoscrittrici della Intesa del 24/10/2020, ha formulato alla Commissione Infrastrutture della Conferenza delle Regioni una proposta contenente l' inclusione nella rete Core della sezione 'Ancona-Bari' lungo l' asse adriatico e della sezione trasversale 'Civitavecchia-Pescara-Ortona' che collega il mar Tirreno al mar Adriatico, entrambe non recepite nel 2013 nella rete centrale, prerequisito essenziale per appartenere ad un Corridoio. Al momento, al Ministero delle Infrastrutture sono in corso gli incontri bilaterali tra le Strutture tecniche dello stesso Ministero e la Commissione Europea per esaminare le proposte pervenute dalle varie Regioni e valutare i criteri di ammissibilità, che devono essere omogenei su tutto il territorio della Unione Europea. Per quanto concerne quella avanzata dalla Regione Abruzzo, in base ai requisiti stabiliti dal Regolamento UE 1315/2013 i porti di Pescara ed Ortona non rientrerebbero né nella rete Core né in quella Comprehensive a causa dell' insufficiente volume di traffico merci movimentato negli anni 2018-2019 (per Pescara il volume è 0, mentre per Ortona, essendo allo 0,06%, è inferiore al minimo stabilito, cioè lo 0,1% del volume





City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

a livello europeo). Ortona però potrebbe essere inserita almeno nella rete Comprehensive nel caso in cui il Ministero Infrastrutture volesse farne 'pesare' proprio la valenza di porto militare. La proposta è stata rimessa, a seguito degli incontri bilaterali, alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero per le decisioni da concordare con il Ministro dei Trasporti. Pertanto, chiedo ai parlamentari abruzzesi di intraprendere un' azione politica di sensibilizzazione del Ministro Giovannini affinché dia la direttiva di tenere in giusta considerazione la valenza strategica di natura militare del porto di Ortona, in modo da proporla alla Commissione Europea come porto Comprehensive (Globale), come già richiesto dalla Regione Abruzzo. Per quanto concerne, invece, l' inserimento nella rete CORE delle infrastrutture viarie e ferroviarie trasversali (da est a ovest) si sta valutando se ci siano i requisiti per classificarle come rete Core. I negoziati politici tra Commissione Europea e Governo italiano avranno inizio a settembre 2021 e si concluderanno presumibilmente entro fine del 2023. Per dare forza alla nostra pretesa, un passo fondamentale è dimostrare che lo Stato italiano, nel suo complesso, è il primo a credere nell' importanza del corridoio tirreno-**adriatico**, potenziando le infrastrutture e facendo investimenti seri. La nomina, annunciata oggi, del Commissario per la realizzazione del potenziamento e velocizzazione della ferrovia Roma-Pescara nella persona dell' ing. Vincenzo Macello va nella giusta direzione. E' la strada che, anche in questo frangente, l' Abruzzo ha indicato per prima, chiedendo e ottenendo a marzo 2020 un Tavolo istituzionale con la Regione Lazio, il Mit e RFI, che sei mesi dopo ha generato il progetto condiviso da tutte le Istituzioni interessate (prima volta nella storia a raggiungere questo obiettivo). Ora che si passa alla fase operativa, occorre stanziare tutte le risorse, utilizzando tutti gli strumenti disponibili: dal PNRR (che può contenere solo la parte realizzabile entro i termini stretti imposti dal Recovery Plan) al Bilancio ordinario, attraverso il Contratto di Programma con RFI. Sono certo che, anche grazie alla spinta di imprese, associazioni e sindacati, tutta la delegazione parlamentare abruzzese si adopererà affinché i fondi vengano stanziati e l' opera realizzata nella sua interezza (compreso il potenziamento cargo)".

Porto, dal comitato di gestione voto unanime al risanamento

IL VERTICE Via libera all' unanimità dal Comitato di gestione al piano di risanamento aziendale proposto dal presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** Pino Musolino.

Nel corso della seduta di ieri, il presidente ha sottoposto all' approvazione la delibera di adozione del piano di risanamento propedeutica all' approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021 dell' ente, atti per i quali il Comitato di Gestione tornerà a riunirsi il prossimo 22 aprile. Il piano di risanamento, illustrato insieme al segretario generale Paolo Riso, si basa su 3 pilastri: ristrutturazione del debito e del credito dell' Authority; piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle Società di Interesse Economico Generale. «Il raggiungimento dell' equilibrio economico finanziario ha commentato il presidente - avviene attraverso un approccio nuovo rispetto al precedente, che aveva portato alla mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, creando la situazione di difficoltà in cui ci troviamo oggi. Non si è fatto ricorso ad alcun tipo di finanza esterna, né tramite risorse straordinarie da parte di Stato o Regione, né dal **sistema** bancario, evitando ulteriore debito.

Non si sono utilizzate risorse accantonate per far fronte ai contenziosi dell' ente e non sono state previste imposte addizionali di alcun tipo, pur essendo l' unica eventuale possibilità contemplata dalla norma per il disavanzo di bilancio di una Adsp, che è la prima volta che si è concretizzata in Italia». In appena quattro mesi il numero uno di Molo Vespucci è riuscito a portare a zero un Bilancio che partiva da meno 10 milioni, grazie anche all' aiuto dei dipendenti dell' ente. «Il lavoro svolto da tutta la struttura, con il pieno sostegno dimostrato dai membri del Comitato che ringrazio ha aggiunto Musolino - è stato infatti focalizzato sul recupero di risorse derivante da crediti ormai incagliati e la razionalizzazione di spese che hanno consentito di intervenire sia sul disavanzo finanziario del 2020, riassorbito in un complessivo avanzo di amministrazione, che sul disavanzo che era stato previsto per il 2021 e che è stato azzerato grazie allo sforzo di tutti i dipendenti e collaboratori dell' Ente, sia dal punto di vista del lavoro svolto per elaborare in pochissimo tempo un piano da circa 10 milioni di euro, sia per essersi fatti carico di uno dei tre pilastri del piano di risanamento, dimostrando maturità e piena comprensione delle difficoltà del momento. Per questo, il mio ringraziamento va innanzitutto a tutto il personale dell' Ente». Il comitato nella seduta di ieri ha anche approvato all' unanimità tutti gli altri provvedimenti all' ordine del giorno, tra cui figuravano alcuni atti di indirizzo sulla destinazione d' uso e l' efficientamento dell' utilizzo delle aree demaniali gestite dall' Adsp. Inoltre, sono stati confermati il numero massimo delle autorizzazioni art. 16 e i valori dei canoni ammessi per il 2021 per i porti di Civitavecchia e Gaeta, è stato approvato il regolamento per la disciplina delle operazioni e servizi portuali nei tre porti, è stato approvato l' aggiornamento annuale al piano dell' organico del porto.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Tirreno centro settentrionale: Musolino, in pochissimo elaborato piano di risanamento senza ricorso ad aiuti finanziari o nuove imposte

(FERPRESS) Roma, 16 APR Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da **Pino Musolino**. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il Direttore marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il Comandante della Capitaneria di porto di Roma-Fiumicino C.V. Antonio D'Amore, il Comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta C.F. Federico Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. Il Presidente, al fine di ottenere la massima condivisione possibile, sia da parte del comitato di Gestione e degli enti in esso rappresentati, che da parte del Collegio dei revisori dei conti, ha sottoposto all'approvazione del Comitato la Delibera di adozione del piano di risanamento, nell'ambito della procedura di regolazione dello stato di crisi dell'Adsp, contenuto nel Decreto del Presidente n. 49/2021 e propedeutico all'approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021 dell'ente, atti per i quali il Comitato di Gestione tornerà a riunirsi il prossimo 22 aprile. Il piano di risanamento, illustrato nelle sue linee guida fondamentali dal Presidente e dal Segretario Generale, si basa su 3 pilastri: ristrutturazione del debito e del credito dell'Adsp; piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle Società di Interesse Economico Generale. Molto soddisfatto il Presidente **Musolino**. Il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario dichiara avviene attraverso un approccio completamente nuovo rispetto al precedente, che aveva portato alla mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, creando la situazione di grave difficoltà in cui ci troviamo oggi. Non si è fatto ricorso ad alcun tipo di finanza esterna, né tramite risorse straordinarie da parte di Stato o Regione, né dal sistema bancario, evitando ulteriore debito; non si sono utilizzate risorse accantonate per far fronte ai contenziosi dell'ente e non sono state previste imposte addizionali di alcun tipo, pur essendo l'unica eventuale possibilità contemplata dalla norma per una fattispecie, quella del disavanzo di bilancio di una Adsp, che è la prima volta che si è effettivamente concretizzata in Italia. Il lavoro svolto da tutta la struttura, con il pieno sostegno dimostrato dai membri del Comitato che ringrazio sentitamente prosegue **Musolino** è stato infatti focalizzato sul recupero di risorse derivante da crediti ormai incagliati e la razionalizzazione di spese che hanno consentito di intervenire sia sul disavanzo finanziario del 2020, riassorbito in un complessivo avanzo di amministrazione, che sul disavanzo che era stato previsto per il 2021 e che è stato azzerato grazie allo sforzo di tutti i dipendenti e collaboratori dell'Ente, sia dal punto di vista del lavoro svolto per elaborare in pochissimo tempo un piano da circa 10 milioni di euro tra rendiconto e preventivo, sia per essersi fatti carico di uno dei tre pilastri del piano di risanamento, dimostrando maturità e piena comprensione delle difficoltà del momento. Per questo, il mio ringraziamento va innanzitutto a tutto il personale dell'Ente. Il comitato ha approvato all'unanimità la delibera, così come tutti gli altri provvedimenti all'ordine del giorno, tra cui figuravano alcuni atti di indirizzo concernenti la destinazione d'uso e l'efficientamento dell'utilizzo delle aree demaniali gestite dall'Adsp. Inoltre, sono stati confermati il numero massimo delle autorizzazioni art. 16 e i valori dei canoni ammessi per il 2021 per i porti di Civitavecchia e Gaeta, è stato approvato il regolamento per la disciplina delle operazioni e servizi portuali nei tre porti, è stato approvato l'aggiornamento annuale al piano dell'organico del porto e sono state rilasciate diverse



concessioni demaniali sia nel porto di Civitavecchia che in quello di Gaeta.



Civitavecchia: via al piano di risanamento*Ristrutturazione del debito e del credito, riorganizzazione del personale e revisione del budget*

Redazione

CIVITAVECCHIA Il presidente dell'AdSp del mare Tirreno centro settentrionale Pino Musolino, presiedendo il Comitato di gestione dell'ente ha chiesto l'approvazione sulla Delibera di adozione del piano di risanamento, nell'ambito della procedura di regolazione dello stato di crisi dell'AdSp, propedeutico all'approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021. Per questi atti il Comitato di gestione tornerà a riunirsi il prossimo 22 Aprile. Il piano di risanamento si basa su 3 pilastri: ristrutturazione del debito e del credito dell'AdSp; piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle Società di interesse economico generale. Il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario -dice con soddisfazione Musolino- avviene attraverso un approccio completamente nuovo rispetto al precedente, che aveva portato alla mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, creando la situazione di grave difficoltà in cui ci troviamo oggi. Non si è fatto ricorso ad alcun tipo di finanza esterna, né tramite risorse straordinarie da parte di Stato o Regione, né dal sistema bancario, evitando ulteriore debito; non si sono utilizzate risorse accantonate per far fronte ai contenziosi dell'ente e non sono state previste imposte addizionali di alcun tipo, pur essendo l'unica eventuale possibilità contemplata dalla norma per una fattispecie, quella del disavanzo di bilancio di una AdSp, che è la prima volta che si è effettivamente concretizzata in Italia. Il lavoro svolto da tutta la struttura, con il pieno sostegno dimostrato dai membri del Comitato che ringrazio sentitamente -prosegue- è stato infatti focalizzato sul recupero di risorse derivante da crediti ormai incagliati e la razionalizzazione di spese che hanno consentito di intervenire sia sul disavanzo finanziario del 2020, riassorbito in un complessivo avanzo di amministrazione, che sul disavanzo che era stato previsto per il 2021 e che è stato azzerato grazie allo sforzo di tutti i dipendenti e collaboratori dell'Ente, sia dal punto di vista del lavoro svolto per elaborare in pochissimo tempo un piano da circa 10 milioni di euro tra rendiconto e preventivo, sia per essersi fatti carico di uno dei tre pilastri del piano di risanamento, dimostrando maturità e piena comprensione delle difficoltà del momento. Per questo, il mio ringraziamento va innanzitutto a tutto il personale. La delibera è stata approvata all'unanimità così come tutti gli altri provvedimenti all'ordine del giorno, tra cui alcuni atti di indirizzo concernenti la destinazione d'uso e l'efficientamento dell'utilizzo delle aree demaniali gestite dall'Authority. Confermati anche il numero massimo delle autorizzazioni art. 16 e i valori dei canoni ammessi per il 2021 per i porti di Civitavecchia e Gaeta, approvato il regolamento per la disciplina delle operazioni e servizi portuali nei tre porti e l'aggiornamento annuale al piano dell'organico del porto con il rilascio di diverse concessioni demaniali sia nel porto di Civitavecchia che in quello di Gaeta.



L' Autorità portuale assegna altri 8 stalli al mercato ittico e parcheggi sul lungomare

GAETA Il comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale ha deliberato ieri due importanti e attesi provvedimenti: il via libera all' assegnazione per i prossimi quattro anni di altri otto stalli del nuovo mercato coperto del pesce di Porto Salvo e alla concessione al Comune di Gaeta dei parcheggi di lungomare Caboto. In tal modo la struttura potrà essere finalmente inaugurata, garantendo alla città e all' intero comprensorio uno spazio nuovo e funzionale per un più corretto svolgimento dell' attività di vendita del pesce.

Attraverso l' intervento dell' **Autorità portuale**, il nuovo mercato ittico beneficerà di una nuova e più ordinata viabilità di accesso e di una potenziata segnaletica orizzontale e verticale. Il presidente dell' Adsp Pino Musolino esprime soddisfazione per l' imminente inaugurazione di una struttura «importante per rilancio del settore ittico di Gaeta, che consentirà agli operatori di avere spazi funzionali e adeguati per svolgere la propria attività».

«Si archivia un' annosa questione cittadina che da oltre mezzo secolo vede i commercianti non disporre di un luogo idoneo alla vendita dei prodotti ittici - commenta il sindaco Cosmo Mitrano - Con l' apertura del mercato del pesce nell' area dell' ex Canaga la città potrà disporre di un ampio spazio al coperto in grado di ospitare in condizioni igienico-sanitarie idonee e nella massima sicurezza i commercianti negli appositi stalli di vendita, garantendo un ottimale svolgimento delle operazioni commerciali. Un risultato che è il frutto della sinergia tra Comune e Authority». Per l' assessore al Commercio Massimo Magliozzi il mercato del pesce, «al quale l' amministrazione ha riservato in questi anni grande attenzione per salvaguardare un comparto già provato».

S.Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Gaeta, assegnati altri otto stalli al nuovo mercato del pesce

Il comitato di gestione dell' AdSP approva anche la concessione al Comune dei parcheggi di lungomare Caboto

Il comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** ha dato la via libera all' assegnazione, per i prossimi quattro

anni, di altri otto stalli del nuovo mercato del pesce di Porto Salvo a Gaeta e alla concessione al Comune dei parcheggi di lungomare Caboto. Si accorciano dunque i tempi per l' apertura del nuovo mercato del pesce realizzato dall' AdSP nell' ex cantiere navale Canaga, garantendo, secondo l' intendimento dell' Authority e del presidente Pino Musolino , alla città di Gaeta e all' intero comprensorio del Golfo uno spazio nuovo e funzionale per un più corretto svolgimento dell' attività di vendita del pesce. Grazie all' intervento dell' **Autorità di sistema**, il nuovo mercato ittico beneficerà di una nuova e più

ordinata viabilità di accesso e di una potenziata segnaletica orizzontale e verticale. L' Adsp ha voluto mantenere fede ad un impegno previsto dalla quarta procedura pubblica per l' affidamento degli stalli. "Sono molto soddisfatto - dichiara Musolino - perché finalmente potrà essere inaugurata una struttura importante per rilancio del settore ittico di Gaeta, visto che consentirà agli operatori di avere spazi funzionali e adeguati per svolgere la propria attività". "Il cambio di marcia che avevamo chiesto ed auspicato, si concretizza e porta i suoi primi risultati: Gaeta disporrà a breve del nuovo mercato del pesce. Accogliamo con soddisfazione - dichiara il Sindaco di Gaeta Cosmo Mitrano - l' esito del comitato **portuale** ed andiamo a voltare definitivamente pagina con un recente passato contraddistinto da incertezza e precarietà. Si archivia un' annosa questione cittadina che parte da molto lontano e da oltre mezzo secolo vede i commercianti della nostra città non disporre di un luogo idoneo alla vendita dei prodotti ittici. Con l' apertura del mercato del pesce nell' area dell' ex Canaga - prosegue Mitrano - la città potrà disporre di un ampio spazio al coperto in grado di ospitare al meglio, in condizioni igienico - sanitarie idonee e nella massima sicurezza, i commercianti negli appositi stalli di vendita, garantendo un ottimale svolgimento delle operazioni commerciali. Un risultato che è il frutto della sinergia tra Comune ed Authority e per il quale ringrazio il suo presidente Musolino per aver mantenuto fede ad un impegno preso con la nostra città".



Gaeta, si rafforza la sinergia tra Adsp e Comune

Al via l'assegnazione di altri 8 stalli del nuovo mercato del pesce di Porto Salvo e alla concessione al Comune dei parcheggi di lungomare Caboto. Il Sindaco Mitrano : "Si concretizza il cambio di marcia che avevamo chiesto, voltando pagina rispetto alle incertezze del passato. Grazie al Presidente Musolino per aver mantenuto fede all' impegno preso con la città" Il Presidente Musolino : "Massima disponibilità per condividere scelte gestionali per il bene e l' interesse del porto e della città che lo ospita" Civitavecchia, 16 aprile - Nuovo mercato del pesce in dirittura di arrivo e ulteriore passo avanti per il waterfront con l' area dei parcheggi data in concessione al Comune. La sinergia istituzionale tra Adsp e Comune di Gaeta prosegue e si rafforza. Si accorciano i tempi per l' apertura del nuovo mercato del pesce di Gaeta realizzato dall' Autorità di sistema **portuale** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** nell' ex cantiere navale Canaga . Nell' attesa seduta di ieri il Comitato di gestione dell' Adsp ha deliberato il rilascio delle concessioni demaniali per la gestione nei prossimi quattro anni di ulteriori 8 stalli. La struttura potrà così finalmente essere inaugurata, garantendo, secondo l' intendimento dell' Adsp e del presidente Pino Musolino , alla città di Gaeta e all' intero comprensorio del Golfo uno spazio nuovo e funzionale per un più corretto svolgimento dell' attività di vendita del pesce. Grazie all' intervento dell' Autorità di sistema, il nuovo mercato ittico beneficerà di una nuova e più ordinata viabilità di accesso e di una potenziata segnaletica orizzontale e verticale. L' Adsp ha voluto mantenere fede ad un impegno previsto dalla quarta procedura pubblica per l' affidamento degli stalli. "Sono molto soddisfatto - dichiara il Presidente Musolino - perché finalmente potrà essere inaugurata una struttura importante per rilancio del settore ittico di Gaeta, visto che consentirà agli operatori di avere spazi funzionali e adeguati per svolgere la propria attività". "Il cambio di marcia che avevamo chiesto ed auspicato, si concretizza e porta i suoi primi risultati: Gaeta disporrà a breve del nuovo mercato del pesce. Accogliamo con soddisfazione - dichiara il Sindaco di Gaeta Cosmo Mitrano - l' esito del comitato **portuale** ed andiamo a voltare definitivamente pagina con un recente passato contraddistinto da incertezza e precarietà. Si archivia un' annosa questione cittadina che parte da molto lontano e da oltre mezzo secolo vede i commercianti della nostra città non disporre di un luogo idoneo alla vendita dei prodotti ittici. Con l' apertura del mercato del pesce nell' area dell' ex Canaga - prosegue Mitrano - la città potrà disporre di un ampio spazio al coperto in grado di ospitare al meglio, in condizioni igienico - sanitarie idonee e nella massima sicurezza, i commercianti negli appositi stalli di vendita, garantendo un ottimale svolgimento delle operazioni commerciali. Un risultato che è il frutto della sinergia tra Comune ed Authority e per il quale ringrazio il suo Presidente Musolino per aver mantenuto fede ad un impegno preso con la nostra città".



Il Mattino

Napoli

Msc, anche la Seashore sbarca a Napoli «Crociere al via, così salviamo l'estate»

LA SVOLTA Antonino Pane Il **porto** di **Napoli** crocevia delle più grandi navi di Msc Crociere. I nuovi programmi della compagnia, infatti, prevedono già per l'estate di quest'anno l'arrivo settimanale a **Napoli** della Msc Seashore, la più grande nave da crociera mai costruita in Italia. E continuerà ad esserci, sempre settimanalmente, anche Msc Grandiosa, l'altra ammiraglia che lascerà il posto sullo scalino più alto proprio alla Msc Seashore.

LE DESTINAZIONI Fondamentale per la rimessa in moto di tutte le destinazioni è il protocollo di salute e sicurezza, studiato per le compagnie che fanno capo all'armatore Gianluigi Aponte, riconosciuto come uno dei più efficaci al mondo; un protocollo che ha già consentito a più di 60mila crocieristi di godere la vacanza in pieno relax e con la sensazione di una ritrovata normalità. «**Napoli** è da sempre - dice Gianni Onorato, ceo di Msc Crociere - una destinazione di elezione per la nostra compagnia. Oggi sappiamo quali sono le destinazioni e i porti europei che possiamo raggiungere quest'estate e abbiamo dunque potuto aggiornare e rinnovare gli itinerari della stagione estiva per consentire agli ospiti di prenotare in piena fiducia le vacanze sulle nostre splendide navi.

In Msc Crociere non vediamo l'ora di dare il benvenuto sia ai nostri passeggeri più affezionati che ai nuovi ospiti che saliranno a bordo. Inoltre, sono fiducioso che nelle prossime settimane saremo in grado di arricchire ulteriormente alcuni di questi itinerari, nonché aggiungere altre navi».

IL **PORTO** **Napoli** **porto** di elezione. L'arrivo di Msc Seashore, nell'ultima fase di costruzione alla Fincantieri di Monfalcone, è sicuramente una scelta che vuole premiare la città.

Con la Seashore ci saranno altri due navi nel Mediterraneo. Vediamo il dettaglio dei percorsi delle tre navi. Cominciamo col dire che Msc Grandiosa continuerà ad offrire il suo attuale itinerario di 7 notti con toccate nei porti di Genova, Civitavecchia, **Napoli**, Palermo e La Valletta (Malta). I porti spagnoli - precisa Msc Crociere - Valencia e Barcellona saranno aggiunti all'attuale itinerario non appena queste destinazioni confermeranno la loro disponibilità. Nel Mediterraneo opererà anche la Msc Seaside che tornerà a salpare il 1° maggio da Genova facendo scalo nei porti di Siracusa e Taranto, oltre a Civitavecchia e La Valletta a Malta. L'itinerario della nave sarà poi arricchito con scali nel **porto** francese di Marsiglia appena si potrà.

LE DATE A fine luglio, subito dopo il varo arriverà Msc Seashore. Dal 1° agosto al 31 ottobre offrirà crociere di 7 notti con scalo nei porti italiani di Genova, **Napoli** e Messina, oltre a La Valletta a Malta, Barcellona in Spagna e Marsiglia in Francia. Il Mediterraneo in primo piano, dunque, e **Napoli** scalo fondamentale. Un primo importante segnale per la ripresa del turismo che coinvolgerà anche le linee aeree con scalo a Capodichino, le località campane che rientrano nelle escursioni, i trasporti locali e così via. Il tutto, naturalmente, deve perfettamente aderire alla bolla sanificata in cui si viaggia con le navi Msc Crociere. Sempre per le compagnie del Gruppo Aponte c'è da segnalare la consegna della nave Gnv Aries, che entrerà in flotta di Grandi Navi Veloci a metà maggio e opererà i collegamenti commerciali tra **Napoli** e Palermo. Il ferry Gnv Aries, proveniente da P&O Ferries, ha una capacità di 2.100 metri lineari, 350 cabine e 3 sale poltrone per ospitare oltre 1000 passeggeri. Inoltre Gnv Aries è caratterizzato da aree comuni ampie e dal design semplice ed essenziale, per garantire - ancora in questa fase - il distanziamento e la sicurezza negli spazi ricreativi e ristoro, nello shop di bordo e l'accesso alle zone esterne. La nave è in fase di



rinnovo degli ambienti interni per garantire gli elevati standard di comfort della Compagnia.



Il Mattino

Napoli

A bordo un ristorante, un self-service, 2 bar, la conversione di alcune cabine nelle speciali Cabine Amici a 4 zampe».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Tavola rotonda-webinar sui porti della Campania

LIVORNO L'assessore al porto e integrazione Porto Città Barbara Bonciani è stata la moderatrice giovedì scorso dalle 16 alle 17,30 nella tavola rotonda Città porti della Campania: da sommatoria a sistema organizzata da RETE, CNR-IRISS Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo e Comune di Livorno. L'incontro è stato l'occasione per un confronto tra il cluster marittimo, la governance del sistema portuale e il governo del territorio regionale per discutere delle prossime sfide per il sistema porto-territorio e delle opportunità offerte dalla governance unitaria dei porti della Regione Campania per promuovere #svilupposostenibile e #rigenerazioneurbana del territorio partendo dal mare. Tra gli interventi quelli di Umberto Masucci, presidente The International Propeller Club; Alessandro Castagnaro, presidente Aniai Campania; Bruno Discepolo, assessore al Governo del Territorio e all'Urbanistica della Regione Campania; Andrea Annunziata, presidente dell'**AdSP** Mar Tirreno Centrale; Fulvio Bonavitacola, vice presidente e assessore all'Ambiente, Regione Campania. Hanno moderato Massimo Clemente, direttore CNR IRISS e Comitato scientifico di RETE e Barbara Bonciani. Il webinar del 15 aprile segue alla tavola rotonda realizzata a Livorno sulla logistica e portualità il 19 marzo scorso ha detto l'assessore al Porto Barbara Bonciani con la volontà di favorire un confronto fra città e porto su questioni di attualità di grande rilevanza, legate anche alle innovazioni introdotte dalla riforma dei porti, come la necessità di mettere a sistema il mondo della logistica e portualità, favorendo una visione integrata. Fra i temi di attualità di grande importanza è la pianificazione strategica integrata città-porto, supportata dall'introduzione dello strumento del DPSS Documento di Pianificazione Strategica di Sistema portuale. Di grande interesse anche la rigenerazione urbana dei waterfront portuali nelle dinamiche di sviluppo delle città di porto e il ruolo centrale della promozione dei porti e delle città nello scenario internazionale. L'incontro è stato trasmesso in streaming da RETE.



Napoli Village

Napoli

Porto di Napoli, si punta su turismo e infrastrutture (VIDEO)

NAPOLI - Se il traffico merci durante il 2020 è addirittura aumentato nonostante il covid, quello che ha subito ripercussioni importanti, come si prevedeva, è il traffico turistico. Il porto di Napoli viaggia, per ora a due velocità e per la prossima stagione punta forte sul recupero del traffico passeggeri e pendolari. Al centro]

NAPOLI - Se il traffico merci durante il 2020 è addirittura aumentato nonostante il covid, quello che ha subito ripercussioni importanti, come si prevedeva, è il traffico turistico. Il porto di Napoli viaggia, per ora a due velocità e per la prossima stagione punta forte sul recupero del traffico passeggeri e pendolari. Al centro la stagione crocieristica e i collegamenti con le Isole. L'incremento della campagna vaccinale può garantire non solo sicurezza agli operatori ma soprattutto a chi sceglie lo scalo marittimo partenopeo come base di partenza per le proprie vacanze. Il presidente dell'**Autorità** di **Sistema** del mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata traccia il cronoprogramma in vista della prossima estate. Al centro del piano di gestione dell'**Autorità Portuale** anche i lavori del waterfront, da settimane rallentati per il ritrovamento di reperti archeologici nella zona del Beverello.



Shipping Italy

Napoli

Gnv ufficializza l'acquisto della nave Gnv Aries e l'impiego sulla Napoli Palermo

Grandi Navi Veloci ha annunciato la consegna della nave Gnv Aries, traghetto che entrerà in flotta a metà maggio e opererà i collegamenti commerciali tra Napoli e Palermo. Il ferry Gnv Aries, proveniente da P&O Ferries (ex Pride of York, ndr), è stato costruito nel 1987 presso i cantieri scozzesi Govan Shipbuilders: con una capacità di 2.100 metri lineari, 350 cabine e tre sale poltrone per ospitare oltre 1.000 passeggeri, è caratterizzato da aree comuni ampie e dal design semplice ed essenziale, per garantire ancora in questa fase il distanziamento e la sicurezza negli spazi ricreativi e ristoro, nello shop di bordo e l'accesso alle zone esterne spiega l'azienda in una comunicazione alla stampa. La nave è in fase di rinnovo degli ambienti interni per garantire gli elevati standard di comfort, in linea con il posizionamento della compagnia, tra cui un ristorante, un self-service, due bar, la conversione di alcune cabine. A gennaio 2021 la compagnia di traghetti controllata da Marininvest aveva annunciato il potenziamento della propria offerta commerciale con l'arrivo in flotta della Gnv Sealand, unità costruita nel 2009 presso i Cantieri Visentini, con una capacità di 2.255 metri lineari e 880 persone, e nel 2020 Gnv aveva annunciato l'arrivo di Gnv Bridge, unità di nuova costruzione, attualmente in fase di realizzazione presso i Cantieri Visentini, che con 2.564 metri lineari garantirà un aumento della capacità di stiva impiegata nell'ambito della rete autostrade del mare. Sale così a 18 il numero di navi operate da Gnv: fondata nel 1992, e oggi parte del Gruppo Msc, la Compagnia continua gli investimenti in termini di miglioramento del servizio e incremento della capacità, operando 11 linee internazionali e 8 nazionali, da e per Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia, Marocco e Malta. Per il momento nessun annuncio da parte della società guidata da Matteo Catani è stato fatto a proposito della nave Pride of Bruges (destinata a essere ribattezzata Gnv Antares), gemella della Pride of York (ribattezzata appunto Gnv Aries) e anch'essa appena rilevata da Gnv.



Sct, crescita a doppia cifra «Investimenti durante la crisi»

LA PORTUALITÀ Un aumento a doppia cifra, sia rispetto all' inizio del 2020, quando la pandemia era solo sulla cartina geografica, sia rispetto al 2019. Il mese di marzo ha registrato, per la **Salerno** Container Terminal del gruppo Gallozzi, un aumento dei traffici del 12,3% rispetto a marzo 2020. E un parallelo aumento del 15,6% rispetto al primo trimestre del 2019. «Il **porto** di **Salerno** - sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di **Salerno** Container Terminal SpA - risponde in maniera positiva in questo primo scorcio del 2021 alle dinamiche in atto nell' ambito dei traffici marittimi. Va evidenziato che il nostro trend con il segno più si colloca nel contesto generale di un' economia fortemente orientata all' interscambio globale, con una forte vocazione a sostegno dell' export dell' agroalimentare campano, ma anche di tutte le produzioni delle aree centro-meridionali». Un risultato arrivato «prima della messa a regime delle attività di dragaggio, ormai completate con i fondali portati a circa 15 metri di profondità. Sollecitiamo continua Gallozzi - ora con grande - urgenza l' avvio delle operazioni di rilievo delle nuove batimetrie, così da poter quanto prima ufficializzare i nuovi pescaggi e consentire il ritorno in **porto** delle grandi linee transoceaniche». Un passaggio tecnico, questo, fondamentale per aggiornare la cartina del **porto** di **Salerno** in termini di profondità e consentire alle navi giganti di attraccare. Le nuove cartine saranno, infatti, comunicate alle autorità competenti del settore che dovranno aggiornarle, in modo da legittimare e consentire l' arrivo nell' area commerciale del **porto** di **Salerno** di navi cargo di dimensioni maggiori di quelle attuali. Poi lo stesso discorso, quando ripartirà il settore turistico, avverrà per le navi da crociera nelle acque antistanti la Stazione Marittima. Il mese di marzo ha anche registrato il lancio della nuova divisione «general cargo» di **Salerno** Container Terminal, per la movimentazione delle così dette «merci varie», con l' impiego di tre grandi gru Gottwald dalle ottime performance operative ed un insieme di mezzi meccanici specializzati per le merci non containerizzate. «Mentre la crisi legata alla pandemia lasciava i suoi segni, particolarmente nel mondo del lavoro - ha aggiunto il presidente Gallozzi - non abbiamo mai smesso di guardare a nuove opportunità di crescita, sia sul fronte degli investimenti, con oltre venti milioni di euro impegnati in ventiquattro mesi, sia su quello della occupazione. Ed è molto soddisfacente, oggi, poter affermare che proprio nel corso dell' ultimo anno le varie società del nostro Gruppo hanno assunto 35 giovani, portando il numero totale degli occupati ormai prossimo alle 400 persone».

di.tu.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Marzo ok, al via divisione Salerno General Cargo TerminaSct

(ANSA) - **SALERNO**, 16 APR - Il mese di marzo ha registrato un aumento della movimentazione delle merci in container di **Salerno** Container Terminal pari al +12,3% (per complessivi 29.314 teus a fronte dei 26.132 teus dello stesso periodo del 2020) rispetto a marzo dello scorso anno e del +15,6% rispetto al marzo 2019. Il dato indica una vera e propria svolta nell'andamento dei traffici, ad un anno esatto dal primo, terribile lockdown, che ha segnato pesantemente l'economia dell'intero pianeta. "Il **porto** di **Salerno** - sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di **Salerno** Container Terminal SpA - risponde in maniera positiva in questo primo scorcio del 2021 alle dinamiche in atto nell'ambito dei traffici marittimi. Va evidenziato che il nostro trend con il segno più si colloca nel contesto generale di un'economia fortemente orientata all'interscambio globale, con una forte vocazione a sostegno dell'export dell'agroalimentare campano, ma anche di tutte le produzioni delle aree centro-meridionali. Il risultato è stato conseguito ancor prima della messa a regime delle attività di dragaggio, ormai completate, con i fondali portati a circa 15 metri di profondità. Sollecitiamo ora con grande urgenza l'avvio delle operazioni di rilievo delle nuove batimetrie, così da poter quanto prima ufficializzare i nuovi pescaggi e consentire il ritorno in **porto** delle grandi linee transoceaniche." (ANSA).



Salerno Container Terminal, movimentazione merci + 12,3% rispetto a 2020. -

Il mese di marzo ha registrato un aumento della movimentazione delle merci in container di **Salerno** Container Terminal pari al +12,3% (per complessivi 29.314 teus a fronte dei 26.132 teus dello stesso periodo del 2020) rispetto a marzo dello scorso anno e del +15,6% rispetto al marzo 2019. Il dato indica una vera e propria svolta nell' andamento dei traffici, ad un anno esatto dal primo, terribile lockdown, che ha segnato pesantemente l' economia dell' intero pianeta. "Il **porto** di **Salerno** - sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di **Salerno** Container Terminal SpA - risponde in maniera positiva in questo primo scorcio del 2021 alle dinamiche in atto nell' ambito dei traffici marittimi. Va evidenziato che il nostro trend con il segno più si colloca nel contesto generale di un' economia fortemente orientata all' interscambio globale, con una forte vocazione a sostegno dell' export dell' agroalimentare campano, ma anche di tutte le produzioni delle aree centro-meridionali. Il risultato è stato conseguito ancor prima della messa a regime delle attività di dragaggio, ormai completate , con i fondali portati a circa 15 metri di profondità. Sollecitiamo ora con grande urgenza l' avvio delle operazioni di rilievo delle nuove batimetrie, così da poter quanto prima ufficializzare i nuovi pescaggi e consentire il ritorno in **porto** delle grandi linee transoceaniche." (ANSA).



Informazioni Marittime

Salerno

Salerno Container Terminal lancia la divisione general cargo

Da oggi il terminal campano potrà movimentare anche le merci alla rinfusa come il grano. A marzo la crescita dei container è stata del 12,3 per cento su marzo 2020

Il mese di marzo segna una svolta per **Salerno** Container Terminal con una crescita del traffico contenitori e il lancio della divisione "**Salerno** General Cargo Terminal", dedicato alla movimentazione di merci non containerizzate. Complessivamente, il mese scorso sono stati movimentati 29,314 TEU, a fronte di 26,132 di marzo 2020, pari a una crescita del 12,3 per cento (+15,6% rispetto a marzo 2019). Nel corso dell' ultimo anno le varie società del Gruppo Gallozzi hanno assunto 35 giovani, portando il numero totale degli occupati vicino alle 400 persone. Il nuovo ramo general cargo di **Salerno** Container Terminal, per la movimentazione delle merci varie, vede l' impiego di tre grandi gru Gottwald e un insieme di mezzi meccanici specializzati per le merci non containerizzate. Inoltre, entrano in esercizio nel **porto** di **Salerno** una moderna tramoggia automatizzata con una capacità di 73 metri cubi, una nuova benna da 23 metri cubi di portata e una pesa industriale, mettendo in campo un set-up industriale per lo sbarco di grano alla rinfusa, con rese che possono giungere a 500 tonnellate di sbarco all' ora. «Il **porto** di **Salerno** - sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di **Salerno** Container Terminal - risponde in maniera positiva in questo primo scorcio del 2021 alle dinamiche in atto nell' ambito dei traffici marittimi. Va evidenziato che il nostro trend con il segno più si colloca nel contesto generale di un' economia fortemente orientata all' interscambio globale, con una forte vocazione a sostegno dell' export dell' agroalimentare campano, ma anche di tutte le produzioni delle aree centro-meridionali. Il risultato è stato conseguito ancor prima della messa a regime delle attività di dragaggio, ormai completate , con i fondali portati a circa 15 metri di profondità. Sollecitiamo ora con grande urgenza l' avvio delle operazioni di rilievo delle nuove batimetrie, così da poter quanto prima ufficializzare i nuovi pescaggi e consentire il ritorno in **porto** delle grandi linee transoceaniche». - credito immagine in alto.



Salerno Container Terminal, la svolta di marzo: traffico in crescita e via alla divisione per le merci non containerizzate

Salerno Il mese di marzo segna una svolta per Salerno Container Terminal, con una crescita del 12,3% del traffico contenitori e il lancio della divisione Salerno General Cargo Terminal, per la movimentazione di merci non containerizzate. Lo annuncia il gruppo in una nota. Il mese di marzo ha registrato un aumento della movimentazione delle merci in container di Salerno Container Terminal pari al +12,3% (per complessivi 29.314 teus a fronte dei 26.132 teus dello stesso periodo del 2020) rispetto a marzo dello scorso anno e del +15,6% rispetto al marzo 2019. Il dato indica una vera e propria svolta nell'andamento dei traffici, ad un anno esatto dal primo, terribile lockdown, che ha segnato pesantemente l'economia dell'intero pianeta. Il porto di Salerno sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal SpA risponde in maniera positiva in questo primo scorcio del 2021 alle dinamiche in atto nell'ambito dei traffici marittimi. Va evidenziato che il nostro trend con il segno più si colloca nel contesto generale di un'economia fortemente orientata all'interscambio globale, con una forte vocazione a sostegno dell'export dell'agroalimentare campano, ma anche di tutte le produzioni delle aree centro-meridionali. Il risultato è stato conseguito ancor prima della messa a regime delle attività di dragaggio, ormai completate, con i fondali portati a circa 15 metri di profondità. Sollecitiamo ora con grande urgenza l'avvio delle operazioni di rilievo delle nuove batimetrie, così da poter quanto prima ufficializzare i nuovi pescaggi e consentire il ritorno in porto delle grandi linee transoceaniche. Il mese di marzo ha anche registrato il lancio della nuova divisione general cargo di Salerno Container Terminal, per la movimentazione delle così dette merci varie, con l'impiego di tre grandi gru Gottwald dalle ottime performance operative ed un insieme di mezzi meccanici specializzati per le merci non containerizzate. Con l'obiettivo di offrire soluzioni competitive a trecentosessanta gradi alle imprese italiane che guardano ai mercati internazionali, con modalità di trasporto containerizzato- e, ora, anche non containerizzato la nuova divisione ha inaugurato l'entrata in esercizio nel porto di Salerno di una moderna tramoggia automatizzata, con una capacità di 73 metri cubi, di una nuova benna da 23 metri cubi di portata ed una pesa industriale, mettendo in campo un set-up industriale per lo sbarco di grano alla rinfusa, con rese che possono giungere a 500 tonnellate di sbarco all'ora spiega il gruppo. Mentre la crisi legata alla pandemia lasciava i suoi segni, particolarmente nel mondo del lavoro -ha aggiunto il presidente Gallozzi- non abbiamo mai smesso di guardare a nuove opportunità di crescita, sia sul fronte degli investimenti, con oltre venti milioni di euro impegnati in ventiquattro mesi, sia su quello della occupazione. Ed è molto soddisfacente, oggi, poter affermare che proprio nel corso dell'ultimo anno le varie società del nostro Gruppo hanno assunto 35 giovani, portando il numero totale degli occupati ormai prossimo alle 400 persone



Shipping Italy

Salerno

Cambio di marcia e diversificazione nelle merci varie per Salerno Container Terminal

La società del Gruppo Gallozzi ha annunciato il lancio, appena avvenuto, della nuova divisione general cargo' per la movimentazione di merci varie con l'impiego di tre grandi gru Gottwald e un insieme di mezzi meccanici specializzati per le merci non containerizzate. La nuova divisione ha inaugurato l'entrata in esercizio nel porto di Salerno di una moderna tramoggia automatizzata, con una capacità di 73 metri cubi, di una nuova benna da 23 metri cubi di portata e una pesa industriale, mettendo in campo un set-up per lo sbarco di grano alla rinfusa con rese che possono giungere a 500 tonnellate di sbarco all'ora informa il terminalista in una nota. L'altra buona notizia riguarda il fatto che nel mese di marzo è stato registrato un aumento della movimentazione delle merci in container pari al +12,3% (per complessivi 29.314 Teu a fronte dei 26.132 Teu dello stesso periodo del 2020) rispetto a marzo dello scorso anno e del +15,6% rispetto a marzo 2019. Il dato indica una vera e propria svolta nell'andamento dei traffici, a un anno esatto dal primo, terribile lockdown che ha segnato pesantemente l'economia dell'intero pianeta prosegue Salerno Container Terminal. Il presidente Agostino Gallozzi ha dichiarato: Il porto di Salerno risponde in maniera positiva in questo primo scorcio del 2021 alle dinamiche in atto nell'ambito dei traffici marittimi. Va evidenziato che il nostro trend con il segno più si colloca nel contesto generale di un'economia fortemente orientata all'interscambio globale, con una forte vocazione a sostegno dell'export dell'agroalimentare campano, ma anche di tutte le produzioni delle aree centro-meridionali. Questo significativo risultato è stato conseguito ancor prima della messa a regime delle attività di dragaggio, ormai completate, con i fondali portati a circa 15 metri di profondità. Sollecitiamo ora con grande urgenza l'avvio delle operazioni di rilievo delle nuove batimetrie, così da poter quanto prima ufficializzare i nuovi pescaggi e consentire il ritorno in porto delle grandi linee transoceaniche prosegue la nota del terminal.

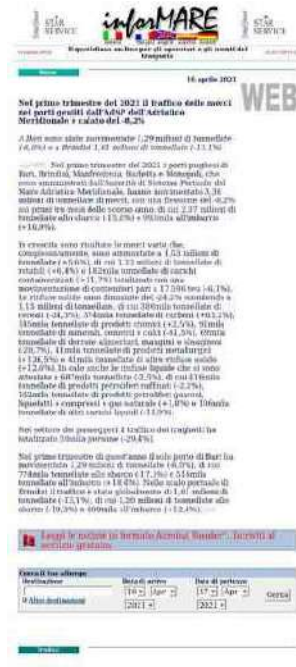


Informare

Bari

Nel primo trimestre del 2021 il traffico delle merci nei porti gestiti dall' AdSP dell' Adriatico Meridionale è calato del -8,2%

A **Bari** sono state movimentate 1,29 milioni di tonnellate (-6,0%) e a Brindisi 1,61 milioni di tonnellate (-13,1%) Nel primo trimestre del 2021 i porti pugliesi di **Bari**, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, che sono amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, hanno movimentato 3,36 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -8,2% sui primi tre mesi dello scorso anno, di cui 2,37 milioni di tonnellate allo sbarco (-15,8%) e 993mila all' imbarco (+16,9%). In crescita sono risultate le merci varie che, complessivamente, sono ammontate a 1,53 milioni di tonnellate (+5,6%), di cui 1,33 milioni di tonnellate di rotabili (+6,4%) e 182mila tonnellate di carichi containerizzati (+11,7%) totalizzati con una movimentazione di contenitori pari a 17.596 teu (-6,1%). Le rinfuse solide sono diminuite del -24,2% scendendo a 1,15 milioni di tonnellate, di cui 386mila tonnellate di cereali (-24,3%), 374mila tonnellate di carboni (+63,2%), 145mila tonnellate di prodotti chimici (+2,5%), 91mila tonnellate di minerali, cementi e calci (-81,5%), 69mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (-20,7%), 41mila tonnellate di prodotti metallurgici (+136,5%) e 41mila tonnellate di altre rinfuse solide (+12,6%). In calo anche le rinfuse liquide che si sono attestate a 687mila tonnellate (-2,5%), di cui 416mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-2,2%), 162mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+1,8%) e 106mila tonnellate di altri carichi liquidi (-11,9%). Nel settore dei passeggeri il traffico dei traghetti ha totalizzato 59mila persone (-29,4%). Nel primo trimestre di quest' anno il solo **porto** di **Bari** ha movimentato 1,29 milioni di tonnellate (-6,0%), di cui 774mila tonnellate allo sbarco (-17,3%) e 516mila tonnellate all' imbarco (+18,4%). Nello scalo portuale di Brindisi il traffico è stato globalmente di 1,61 milioni di tonnellate (-13,1%), di cui 1,20 milioni di tonnellate allo sbarco (-19,3%) e 409mila all' imbarco (+12,4%).



Fondi per 27 milioni per due progetti M5S: «Ottimo lavoro di Patroni Griffi»

«Il via libera del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili al finanziamento, per un totale di 27 milioni di euro, dei due progetti presentati dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, che coinvolgono anche il porto di Brindisi, testimonia ancora una volta il prezioso lavoro svolto dal presidente Ugo Patroni Griffi per lo sviluppo di un' infrastruttura nevralgica per la città e il Salento».

Così i consiglieri comunali del MoVimento 5 Stelle di Brindisi Gianluca Serra, Tiziana Motolese e Paolo Antonio Le Grazie commentano la notizia dei fondi ottenuti dall' Authority per il porto di Brindisi. «I progetti finanziati - continuano - parlano di futuro perché conciliano perfettamente le tematiche della digitalizzazione e dello sviluppo sostenibile. La nostra attenzione adesso è rivolta ai progetti presentati dal Comune di Brindisi nell' ambito dell' avviso pubblico per i porti del Sud, e riguardanti il miglioramento di relazioni e infrastrutture portuali e urbane e il recupero dei water front. La speranza è che siano alla stessa altezza di quelli appena finanziati dell' AdspMAM, affinché risultino vincitori. In tal caso, tutta la città e il territorio potranno.



Sea working e crociere «Il turismo post Covid»

L'assessore Taveri illustra le strategie del Comune per rilanciare il comparto Tre direttrici e la scelta di rivoluzionare l'offerta puntando su mare, arte e lavoro

Francesco TRINCHERA Ripensare il turismo a Brindisi per l'epoca post-pandemia, guardando anche ad altri casi di scuola in Italia e non solo.

Ieri mattina Emma Taveri, nuovo assessore al Turismo, Marketing territoriale e Creatività, ha presentato le direttrici che contraddistinguono il suo operato nei prossimi anni e che saranno racchiuse sotto il nome di Destinazione Brindisi: per l'occasione è stata creata anche un'apposita pagina Facebook.

Nella conferenza stampa con il sindaco Riccardo Rossi, l'assessore Taveri ha spiegato che in queste ultime settimane è stato analizzato lo stato dell'arte in città, ragionando sulla visione strategica che si vuole dare. «Abbiamo studiato ha specificato la componente della giunta - quale possa essere la domanda giusta per Brindisi, con la volontà di creare dei filoni strategici, linee di indirizzo che possano essere un modo per collaborare con gli operatori locali, le energie migliori della città e quegli assessori ed uffici che già fanno tanto per il territorio».

In questo contesto, sono stati illustrati tre possibili sentieri su cui si muoverà l'assessorato: si tratta di Sea working, con la creazione di offerte differenzianti per smart worker e delocalizzazione di imprese al sud; Artipelago, per la trasformazione graduale della città in un arcipelago di arte e bellezza diffusi, tra rigenerazione urbana e nuovi attratti; e Seaty per offerte, esperienze, eventi, spazi, immobili pensati per la cultura del mare. Lo studio di Taveri, che ha guardato a come il caso di Brindisi possa interessare ai vari segmenti di mercato, ha interessato anche alcuni casi di scuola non solo in Italia, ma nell'intero panorama continentale, per quella che è stata definita La fine del turismo come la conosciamo.

Il riferimento è a casi come quello di Helsinki, Copenaghen ed altre realtà che si sono differenziate: in questo contesto, l'idea è di far continuare a parlare di Brindisi per qualcosa che la renda unica rispetto ad altre realtà, prendendo spunto dai vari trend delle destinazioni come la sostenibilità, la cultura e la creatività, la sicurezza sanitaria, la possibilità di fare smart working.

Tra le attività che in passato hanno messo in risalto il territorio l'esempio portato è quello dell'iniziativa del sea-working attuata la scorsa estate.

«Brindisi ha continuato l'assessore Taveri - è stata una meta pioniera, è una tendenza che dobbiamo tenere d'occhio perché la città possa essere un hub attrattivo». Più in generale, è stata presentata anche l'analisi Swot (che analizza i punti di forza, debolezza, le opportunità e le minacce) dell'offerta turistica brindisina. Nel primo ambito ricadono, tra le altre cose, la storia e gli attrattori culturali, l'enogastronomia, il patrimonio paesaggistico, il porto ed i collegamenti; mentre nel secondo sono stati inseriti la presenza di impianti industriali, il fatto che non sia una destinazione non riconoscibile sul mercato, l'offerta turistica disaggregata, servizi per un pubblico locale ed una scarsa innovazione in termini di offerta. Nelle minacce è stata inserita una universale per il turismo (la crisi pandemica) così come la concorrenza di destinazioni che sono meglio posizionate, mentre nelle opportunità figurano la possibilità di essere una meta nuova, l'attrattività della Puglia ed il ruolo pionieristico della città nell'ambito dello smart working associato al turismo.



In tutto questo è stato pensato anche un obiettivo zero, ovvero la creazione di un assessorato partecipato e condiviso per utilizzare al meglio le professionalità del territorio e non solo, a cui si lega un



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

riposizionamento strategico e d'immagine della città, ad esempio nel solco del sea working. Oltre a questo, si pensa ad «utilizzare campagne di marketing innovative, comprendere e anticipare il mercato valorizzando le competenze professionali».

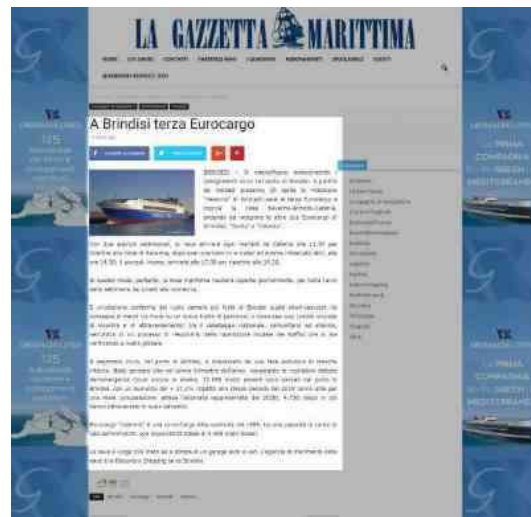
Sul tema delle crociere per quest'anno, la componente della giunta non si è espressa esplicitamente perché l'intenzione è quella di interloquire con l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale e capire anche quali siano i margini per l'attrazione di flussi che siano interessanti per la città. In questo senso, si sta sviluppando un progetto chiamato Themis, finanziato con fondi europei del programma Interreg, che è incentrato sul traffico del segmento luxury e che da qualche giorno è di competenza proprio del nuovo assessore. Nel frattempo, l'unica possibilità per riportare a Brindisi la Msc, che proprio a causa della pandemia ha ridotto drasticamente le sue mete in Adriatico, è quella di realizzare in tempo utile il terminal crociere provvisorio a Costa Morena, l'ormai celebre monoblocco destinato ai controlli di sicurezza ed a quelli anti-Covid, da installare sullo sporgente nord della banchina. «Ho già parlato - ha riferito proprio pochi giorni fa il presidente dell'**Autorità di sistema** - con Aponte e sono in contatto costante con Msc. Sono impegnato in prima persona. Vediamo cosa succede la prossima settimana. Nel frattempo stiamo lavorando con l'agente di Msc Gorgoni. Ho tranquillizzato tutti rispetto al fatto che ci sarà una struttura adeguata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

A Brindisi terza Eurocargo

BRINDISI Si intensificano notevolmente i collegamenti ro-ro nel porto di Brindisi. A partire da martedì prossimo 20 aprile la motonave Valencia di Grimaldi sarà la terza Eurocargo a coprire la linea Ravenna-Brindisi-Catania, andando ad integrare le altre due Eurocargo di Grimaldi, Sicilia e Catania. Con due approdi settimanali, la nave arriverà ogni martedì da Catania alle 11,30 per ripartire alla volta di Ravenna, dopo aver scaricato tir e trailer ed averne imbarcato altri, alle ore 14,30; il giovedì, invece, arriverà alle 17,30 per ripartire alle 19,30. In questo modo, pertanto, la linea marittima risulterà coperta giornalmente, per tutto l'arco della settimana dal lunedì alla domenica. È un'ulteriore conferma del ruolo sempre più forte di Brindisi quale short-sea-port (la consegna di merci via mare su un breve tratto di percorso) e cross-sea-way (snodo cruciale di

incontro e di attraversamento) tra il cabotaggio nazionale, comunitario ed ellenico, nell'ottica di un processo di riequilibrio della ripartizione modale dei traffici che si sta verificando a livello globale. Il segmento ro-ro, nel porto di Brindisi, è interessato da una fase evolutiva di crescita intensa. Basti pensare che nel primo trimestre dell'anno, nonostante le restrizioni dettate dall'emergenza Covid ancora in essere, 32.958 mezzi pesanti sono passati dal porto di Brindisi, con un aumento del + 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020). 4.720 mezzi in più hanno attraversato lo scalo adriatico. Eurocargo Valencia è una ro-ro Cargo Ship costruita nel 1999, ha una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari. La nave è lunga 195 metri ed è dotata di un garage auto e van. L'agenzia di riferimento della nave è la Discovery Shipping srl di Brindisi.



Porti italiani più competitivi grazie all'Adm

A Brindisi tempi più rapidi con lo sdoganamento in mare

Redazione

BRINDISI Va avanti l'iniziativa dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per lo sviluppo dei processi di innovazione strategica che renda i porti italiani più competitivi, con un'opportunità per gli operatori economici di snellire le pratiche doganali con la presentazione anticipata delle dichiarazioni necessarie prima dell'arrivo della nave. Dopo aver avviato la sperimentazione in altri porti italiani, questa è stata la volta del porto di Brindisi. Il dirigente dell'ufficio delle Dogane della città, Vito De Benedictis ha infatti siglato con il comandante della Capitaneria di porto Fabrizio Coke il disciplinare di servizio per la sinergica attività di collaborazione per il controllo e monitoraggio del traffico marittimo nelle operazioni di sdoganamento in mare. Grazie ad avanzati strumenti informatici sarà assicurato il monitoraggio sulla corretta navigazione (rotte dirette al porto senza scali intermedi) delle navi beneficiarie dello sdoganamento in mare. Tale semplificazione, che rientra nel progetto più ampio per la realizzazione di una piattaforma logistica nazionale che semplifichi e informatizzi i procedimenti amministrativi, riguarda le spedizioni di merci containerizzate, il traffico ro-ro, le navi car-carrier e le merci alla rinfusa mono cliente, diverse da quelle sottoposte ad accisa. Il nuovo processo permetterà la riduzione dei tempi e dei costi sul ciclo import-export e l'efficientamento della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci nei porti. Un grande plauso alla Capitaneria di porto di Brindisi e all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi. Semplificare gli adempimenti e ridurre i tempi e i costi dell'import-export, significa rendere il porto più appetibile e competitivo. Un ulteriore slancio al traffico commerciale che, nello scalo messapico, sta vivendo un momento di grande crescita e sviluppo.



A TARANTO

Turismo e cultura ecco 4 bei progetti

Tutti i vincitori dell' iniziativa Hack for Destination L' iniziativa ha visto sfidarsi 47 partecipanti e 12 team L' HACKATHON Sfida a colpi di idee e proposte per la valorizzazione di Taranto

Dopo tre giorni di lavori si è conclusa l' iniziativa Hack for Destination - Taranto promossa dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio, insieme alla società di consulenza per il marketing territoriale a impatto sociale Destination Makers e Onde Alte e in sinergia con l' Amministrazione Comunale di Taranto.

L' hackathon ha visto sfidarsi a colpi di idee e proposte per la valorizzazione di Taranto come destinazione crocieristica e creativo -culturale 47 partecipanti del territorio, divisi in 12 team, partendo dalla strategia di marketing di destinazione realizzata da Destination Makers che ha dato le linee guida per lo sviluppo dei progetti verso una visione condivisa.

L' evento si è svolto online e la giuria composta da esperti del settore e di business development, strategia e analisi, finance e comunicazione ha premiato quattro progetti, attinenti alle tracce proposte dalla iniziativa: Cruise City Servizi ed esperienze per i turisti del mare (crocieristi); Cultural City - Esperienze culturali e creative di scoperta del territorio; A City to Stay Servizi per l' ospitalità e offerta ricettiva e A City to visit - Commercializzazione e gestione dell' offerta turistica. I progetti vincitori hanno vinto un percorso di accompagnamento per la partecipazione agli incentivi di Invitalia.

Quattro i progetti premiati.

Bikes è il progetto presentato da 5 giovani professionisti nel settore turistico e archeologico, Riccardo Chia radia, Project leader archeologo e guida cicloescursionistica; Nadia Ruggeri, Responsabile Amministrativa e guida turistica; Francesca Razzato, Progettista archeologa; Vincenzo Stasolla, Graphic designer e Archeologo guida e Fabio Fella, Guida cicloescursionistica in italiano, inglese e francese.

L' idea si basa sulla proposta di itinerari in bici, alla scoperta del valore archeologico di Taranto, partendo proprio dal mare.

Ogni itinerario segue un tema specifico legato alla città e consente anche di sperimentare la visione in realtà aumentata di alcuni punti di interesse. Per ciascun percorso è prevista un' esperienza enogastronomica presso una delle realtà ricettive della zona. Gli utenti, una volta scaricata l' app, potranno prenotare il proprio tour da fare in gruppo, o in solitaria e decidere se noleggiare una bicicletta o usare la propria.

Egeria, la casa delle viandanti, è l' idea sviluppata da Lucia Francioso, guida turistica, e Antonietta Podda, professionista della comunicazione. Si tratta di un luogo dedicato al turismo femminile, a donne che viaggiano da sole alla scoperta di se stesse o in compagnia, alle smart workers, che vuole offrire un' accoglienza familiare, partecipativa ed esperienziale, per scoprire il territorio tarantino in modo autentico e a contatto con la natura, l' arte, la storia e le tradizioni locali.

Ogni stanza della struttura porta il nome di una viaggiatrice famosa (es Janet Ross). La struttura presenta, inoltre, uno spazio "plein air" che ospita la sala trattamenti e ritiri olistici e l' area campeggio.

Marina Coliving è un progetto di hospitality e condivisione pensato per offrire una nuova vita al mare. Un coliving



incentrato sulla cultura del mare e la tutela dell' ambiente, ideato da sei giovani professionisti (Andrea Paoletti; Lilia Carucci; Luca Favia; Emanuela Borsci; Mariella Stella e Samuele Bia gioni) con un background in diversi settori accomunati dal desiderio di unire viaggiatori, realtà locali, lavoratori



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

freelance, ricercatori e scienziati per offrire l'opportunità di scambiare conoscenze ed esperienze. L'obiettivo è quello di dare vita a una comunità locale legata al mare e alla sua valorizzazione, rafforzando anche i legami con le realtà del territorio.

Infine, l'ultimo progetto vincitore è Slab, un'oasi nel centro urbano, letteralmente sul mare. Questo nuovo progetto si compone di piattaforme modulari, e ospiterà serre idroponiche per la coltivazione di frutta e verdura, un servizio di ristorazione esperienziale e sostenibile a chilometro 0, eventi culturali e artistici e uno spazio per lo smart-working. Gli ideatori di questa oasi sono 5 ragazzi, Marco Annoscia, Ingegnere strutturista; Simone Romita, Farmacista e esperto di idroponica; Luigi Moretti, Coordinatore del progetto e Gabriele Ranieri, Economista.

L'obiettivo di Slab è quello di generare un impatto sociale su più fronti. Dall'essere un esempio di sostenibilità e economia circolare, promuovendo stili di vita salutari, alla creazione di una nuova narrativa turistica capace di coniugare tradizione locale e nuovi trend.

Sail Gp e crociere La città si prepara al turismo estivo

Da maggio arrivano i crocieristi con la tappa della Msc Sopralluogo del Comune al porto per organizzare i servizi

Il prossimo mese si apre all'insegna della speranza e della ripartenza del settore turistico.

La compagnia di crociere Msc ha aggiornato i suoi itinerari per il riavvio delle navi nel Mediterraneo e ha confermato la novità assoluta dello scalo a Taranto.

Sarà la Nave Seaside a tornare a salpare il 1° maggio da Genova facendo scalo nei porti di Siracusa e Taranto (sia il capoluogo jonico che la città siciliana sono per la prima volta state inserite nei percorsi di Msc Crociere). La nave porterà i turisti, nello stesso giro, inoltre a Civitavecchia e La Valletta, a Malta. L'itinerario della nave sarà poi arricchito con uno scalo nel **porto** francese di Marsiglia, non appena sarà confermata la sua disponibilità.

Gianni Onorato, Chief Executive Officer di MSC Cruises, confermando le tappe per l'avvio della stagione ha dichiarato: «Oggi sappiamo quali sono le destinazioni e i porti europei che possiamo raggiungere quest'estate e abbiamo dunque potuto aggiornare e rinnovare gli itinerari della stagione estiva per consentire agli ospiti di prenotare in piena fiducia le vacanze sulle nostre splendide navi».

L'itinerario di Msc Seaside sarà disponibile fino alla fine di luglio.

Ovviamente per le ambizioni crocieristiche di Taranto quella che si apre il prossimo mese è un'opportunità enorme che fa guardare positivamente al futuro turistico e alla ripresa dagli effetti devastanti della pandemia. Subito dopo, inoltre, è stato confermato il Sail Gp, Gran Premio dei catamarani - con tappa a Taranto a giugno -, una competizione internazionale che renderà visibile Taranto al mondo intero. E quindi è chiaro che c'è massima fibrillazione nell'amministrazione comunale che si è già schierata in prima linea per accogliere al meglio sportivi e turisti che nei prossimi mesi saranno a Taranto. Paolo Castronovi, assessore alle Società partecipate e ambiente, e Fabrizio Manzulli, assessore allo Sviluppo Economico e Turismo, hanno effettuato un sopralluogo per individuare i servizi necessari e predisporre tutto il necessario per l'accoglienza al **porto** dei turisti che giungeranno a Taranto con le navi da crociera Msc ma anche per predisporre quanto sarà utile ai team che parteciperanno a giugno alla manifestazione SailGp.

Il team dell'Amministrazione Melucci è stato al varco del **porto** mercantile, in Città vecchia sulla ringhiera, a piazza Castello e poi alla Rotonda del Lungomare; hanno partecipato al sopralluogo Giorgia Gira, presidente di Kyma Mobilità, Bruno Ferri, presidente di Infrataras, con tecnici delle società partecipate.

«Già da mesi l'Amministrazione comunale ha avviato una stretta collaborazione con le organizzazioni di Msc e di SailGP per fornire tutto il supporto per accogliere gli ospiti e dare loro la migliore immagine della nostra città; a tal fine, inoltre, durante il sopralluogo è stata individuata una serie di interventi di manutenzione straordinaria che interesseranno le zone della città che saranno visitate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



MANFREDONIA L' IDEA INCASSA IL PARERE POSITIVO DEL SINDACO DI MONTE SANT' ANGELO. NOVITÀ SULL' UTILIZZO DELLA BANCHINA «A5»

Investimenti «Seasif» nell' area portuale nel progetto non c' è più il rigassificatore

A fine mese il vertice con l' Asi e l' Autorità del Basso Adriatico CHE COSA È Impianti per la lavorazione delle bentonite

MANFREDONIA. È stato aggiornato a fine aprile il tavolo tecnico indetto dalla Regione Puglia (via web naturalmente) per l' esame del progetto presentato dalla "Seasif Holding", inerente alla realizzazione di un impianto per la lavorazione della bentonite e dei polimetalli, che coinvolge il porto con i nastri trasportatori e le aree Zes retroportuali. Presieduto da Domenico La Forgia, direttore del Dipartimento sviluppo economico in rappresentanza del presidente Michele Emiliano, hanno partecipato l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, l' Asi Foggia, i Comuni di Monte Sant' Angelo e Manfredonia, che hanno mostrato interesse per l' iniziativa illustrata da Franco Favilla, presidente di "Seasif". L' aggiornamento si è reso utile per consentire gli opportuni approfondimenti, in particolare da parte di Asi, su un progetto che «è seguito con molta attenzione in quanto crediamo che possa rappresentare una grande occasione di sviluppo del nostro territorio», ha sintetizzato Pierpaolo D' Arienzo, sindaco di Monte Sant' Angelo.

L' **Autorità di sistema portuale** attraverso il suo segretario generale, Tito Vespasiani, ha rilasciato alcune precisazioni sul progetto a cominciare dal presunto rigassificatore: «Non esiste alcuna ipotesi di realizzazione di un rigassificatore nella documentazione prodotta; la questione è stata peraltro espressamente esclusa dal legale rappresentante attraverso dichiarazioni diffuse dalla stampa ed esternate in incontri istituzionali». Per quanto attiene alla domanda di utilizzo della banchina A5 «interdetta all' utilizzo oramai da quasi vent' anni», partirà nei prossimi giorni «la conferenza di servizi che esaminerà la documentazione integrativa per meglio chiarire le infrastrutture interessate e le ipotesi di intervento.

Allo stato quindi non può escludersi che, una volta restituita alla operatività, la banchina A5 non possa essere utilizzata da più imprese portuali, attraverso una nuova regolamentazione organica degli usi della stessa».

In istruttoria è altresì la domanda avanzata da "Geochem" (Seasif) per la riattivazione dei nastri trasportatori. «Si precisa che l' ingente investimento prospettato per la riattivazione del nastro trasportatore, mai collaudato e mai utilizzato, è funzionalmente connesso ad una iniziativa di insediamento di strutture produttive nell' ambito dell' area di competenza del Consorzio Asi che sta effettuando le proprie valutazioni per assumere le determinazioni finali nell' interesse dello sviluppo economico del territorio, della normativa ambientale».

Rilevato che «nessuna posizione favorevole è stata ancora espressa dall' **Autorità** in merito alle suddette domande», il segretario Vespasiani evidenzia come «l' **Autorità portuale** ha doverosamente avviato i rituali procedimenti amministrativi in piena trasparenza e pubblicità delle iniziative» con la conseguente «sollecitazione a presentare osservazioni da parte di chiunque abbia interesse e a inoltrare eventuali domande concorrenti». D' altronde «il fatto che siano arrivate varie osservazioni tutte oggetto di attenta valutazione, è la riprova della massima trasparenza perseguita dall' Ente». Spiega infine l' AdpmAm che «in caso di domande concorrenti sarà cura di questa **Autorità** procedere all' indizione della procedura comparativa come previsto dal Codice della navigazione provvedendo al rilascio della concessione al soggetto che offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della stessa e si proponga





La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)

Manfredonia

pubblico, che assicuri il programma di maggior sviluppo dei traffici portuali».

Michele Apollonio.

«Il porto di Gioia nel Recovery fund»

Il rappresentante del governo non si sbilancia sulla governance e sui fondi del gateway

Alfonso Nasogioia tauro Statale 106, alta velocità, Ponte sullo Stretto, sistema aeroportuale calabrese e porto di Gioia Tauro: sono queste le cinque direttrici su cui si è soffermato il vice ministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, in visita al porto di Gioia Tauro ieri mattina. E sono questi i principali asset per lo sviluppo della Calabria e necessari per farla uscire dall'arretratezza infrastrutturale di cui soffre da sempre. Ma la notizia, o forse la conferma di un dato che avrebbe dovuto essere forse scontato, la fornisce il presidente facente funzioni della Regione, Nino Spirli: «Il porto di Gioia Tauro è già nel Recovery fund. È una notizia che il ministro Giovannini mi ha dato di persona nei giorni scorsi, quando sono stato a Roma per parlare di uno scalo che ritengo l'opera madre di tutte le altre infrastrutture calabresi. Questo - ha detto ancora Spirli - è il primo porto che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. È il porto d'Europa e l'Europa non può non dare l'ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente. Anche l'Alta velocità - ha concluso il presidente - è necessariamente legata al porto, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c'è sul porto di Gioia Tauro, su cui dobbiamo puntare molto, insieme al ponte sullo Stretto».

Sulle potenzialità del porto Morelli è stato edotto dal commissario dell' **Authority** Andrea Agostinelli che ha organizzato un briefing al quale hanno partecipato tra gli altri l'assessore regionale al ramo Domenico Catalfamo, il deputato della Lega Domenico Furguele, la consigliera regionale della Lega Tilde Minasi e i vertici della società di gestione del terminal.

La partita di Gioia Tauro e della Calabria è complessa e le risorse comunitarie per la ripartenza sono forse l'ultimo traino che c'è per recuperare il terreno perduto in questi anni.

Lo capisce bene il vice ministro che con la Lega evidentemente punta a ottenere totalmente la delega alla portualità italiana: «Sono qui - ha detto, dopo avere iniziato la sua giornata reggina con un incontro alla Camera di commercio reggina - per segnalare la vicinanza del Governo a questa regione dove il dibattito sull'utilizzo dei fondi del recovery fund è acceso. Ho voluto visitare questa importantissima realtà del porto calabrese che è importante per l'Italia e la stessa Europa. Porterò a Roma le iniziative da attuare, o per meglio dire i "compiti a casa" per potenziare questo porto che oggi è il primo degli scali delle merci che arrivano dalla Cina e dall'India ma che in futuro sarà strategico per i collegamenti e gli scambi commerciali verso l'Africa Mediterranea».

Si intende guardare oltre che all'Asia anche all'Africa e Gioia Tauro quindi vuole giocare le carte a disposizione. Ma restano le criticità a partire dalla governance.

Morelli, a tal proposito, non fornisce date certe e si limita a dire: «Occorre fare passi avanti per avviare una nuova programmazione dello scalo per il futuro».

Sul gateway ferroviario, tema sul quale alcuni deputati della Lega avevano denunciato una carenza di fondi, il vice ministro ha detto di aver raccolto le sensibilità dei parlamentari e che lavorerà per avviare un lavoro di coesione anche



perché «Gioia Tauro - ha concluso - ha necessità di connettersi alle infrastrutture logistiche del Paese per poter riprogrammare la sua mission nel futuro». Insomma risposte generiche su due temi importanti.



La Locride è stanca di avere solo ascolto

Se non ci fosse stato l'impegno manifestato dal viceministro ai trasporti che ha assunto l'impegno di «ritornare a breve», e quello del presidente Spirli e dall'assessore regionale che intendono lasciare un segno concreto nel territorio della loro amministrazione, la visita poteva definirsi come «la solita passeggiata». Infatti non è stato detto nulla sullo sviluppo futuro del territorio locrideo, da sempre abbandonato a se stesso.

Al sindaco Calabrese, che stando in mezzo al pubblico, ha chiesto cosa dovrà dire al figlio sulla venuta del viceministro a Locri, Morelli ha risposto solo che «la SS 106 è stata finanziata». Il vice ministro, giunto alle 13.30, con oltre un'ora e mezzo di ritardo sulla tabella di marcia, ha affermato che sul territorio c'è l'impegno del Governo «perché il Sud riparta». Per la concretizzazione dello sviluppo del territorio il vice ministro ha accennato solo a tre punti fondamentali: l'aeroporto di Reggio Calabria, il porto di **GioiaTauro** "ingresso d'Europa", e la SS 106 «strategica struttura viaria per l'Europa. Si è consapevoli - ha sottolineato Morelli -, che se non c'è anche un Sud che tiene il passo sarà difficile che ci possa essere una ripartenza complessiva dell'Italia».

Il viceministro Morelli, dopo essersi dichiarato «dispiaciuto» che la SS 106 è stata denominata «strada della morte», ha auspicato che «nelle prossime settimane attraverso Anas e Regione, si possano vedere singolarmente le esigenze del territorio» e che sulla base delle richieste dei sindaci locridei «la regione deve trovare un equilibrio con Anas». A tal proposito, dopo aver evidenziato che l'Amministratore delegato dell'Anas «si è già mobilitato per inserire proprio quelle opere fondamentali, come opere prioritarie per il territorio», ha aggiunto che lui è venuto «ad ascoltare», ma non mancherà di fare la propria parte mediante «altre interlocuzioni e facendo da garante, per dare in breve tempo risposte alle istanze pervenute». Ai sindaci ha chiesto di «pensare alla 106 come parte infrastrutturale per questo territorio, per l'Italia e l'Europa». A tal proposito dalla sala il presidente dell'Anci Calabria, Francesco Candia, è intervenuto per evidenziare che l'ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture viarie della Calabria è una richiesta che il territorio ha fatto da tempo. «Non fate passare queste cose come richieste odierne - ha sbottato Candia -, altrimenti partiremo sempre da zero. Le abbiamo chieste già 21 anni fa facendo delibere dei consigli comunali congiunti. La memoria non l'abbiamo ancora persa. Oggi noi stiamo usando le medesime strade interprovinciali che i nostri nonni percorrevano 100 anni fa. Tutto è rimasto fermo a quei tempi».

Morelli: «La Statale 106 è un'opera strategica anche per l'Italia e l'Europa»



Sinergia tra Gioia Tauro e Augusta al centro del Mediterraneo

Sergio PelaiaLamezia terme Mentre la ministra per il Sud Mara Carfagna annuncia durante il question time in Senato che la quota del Pnrr destinata al Mezzogiorno passa dal 34 al 40%, i docenti universitari di Trasporti di Calabria e Sicilia portano avanti le loro proposte per «i tre interventi che non possono mancare» nel Piano che deciderà come verranno investiti gli oltre 200 miliardi del Recovery Plan. Dopo le Smart roads e l'Alta velocità ferroviaria l'attenzione degli addetti ai lavori si è concentrata sui porti di Gioia Tauro e Augusta, rispettivamente il primo in Italia nelle attività di transhipment di merci containerizzate e il secondo (assieme a Santa Panagia) per le rinfuse liquide. Si tratta di due snodi che si trovano al centro del Mediterraneo e su cui, proprio per questo, il mercato continua a puntare benché sia carente, l'investimento dello Stato. «Hanno delle potenzialità evidenti per diventare porti di terza generazione - sintetizza Francesco Russo dell'Università di Reggio - ma al momento è che come avere due Ferrari ferme perché nessuno ci mette il carburante». I docenti ne hanno discusso in un webinar introdotto da Thierry Vanelslender dell'Università di Anversa e a cui hanno partecipato anche i parlamentari Silvia Vono e Antonio Viscomi.

Paola Panuccio, relatrice dello studio condotto dal gruppo di ingegneri trasportisti dell'ateneo reggino, si è concentrata sulle prospettive di Gioia Tauro illustrando gli interventi proposti per **porto** (bacino di carenaggio, roto di altura, carpenterie per i contenitori) e retroporto (logistica generale, agroalimentare, metalmeccanica e dell'automotive) per un costo stimato in mezzo miliardo di euro da reperire tra Pnrr e Pon 21-27. «Decisiva è però la politica di cooperazione tra Gioia e Augusta - aggiunge Giuseppe Musolino della Mediterranea - per valorizzarne le rispettive caratteristiche di **porto** container e industriale-petroliero. In questo senso, il Port Community System può rappresentare il primo intervento condivisibile tra Gioia Tauro e Augusta capace di puntare alle due parole chiave: digital e green; facendo del bipolo Augusta-Gioia il primo **porto** d'Italia e del Mediterraneo».

Le sinergie sono insomma la via maestra per lo sviluppo sostenibile del territorio, come conferma lo studio degli ingegneri dell'Università di Catania (relatrice Martina Fazio) che, prendendo in esame i porti di Augusta e Catania, fornisce l'approccio per valutare gli impatti dello spostamento di parte del traffico commerciale da uno scalo situato all'interno di una città ad uno localizzato lontano dalle aree urbane.

«L'attuale scenario antagonistico dei fronti del Nord e del Sud Europa - spiega Giuseppe Salvo dell'Università di Palermo - pone i porti in concorrenza tra loro rispetto ai grandi players internazionali, i quali finiscono per imporre logiche di mercato a loro esclusivo interesse. Ciò ha fatto sì che i porti siano sistemi isolati, in competizione, piuttosto che parte di un disegno logistico integrato in uno spazio economico comune». La direzione da seguire, dunque, è quella di «fare massa critica superando localismi a volte contraddittori, e cogliere appieno le opportunità offerte sul piano economico, politico e strategico dalla collocazione del Mediterraneo lungo le rotte commerciali».

Russo: è come avere due Ferrari ferme in garage perché manca il carburante.



GIOIA TAURO Visita del viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli

Un nuovo programma per il porto

«E' strategico per i collegamenti e gli scambi commerciali verso l' Africa Mediterranea»

GIOIA TAURO - Infra strutture, porti e aereo porti, 106, alta velocità, ponte sullo Stretto e **porto** di **Gioia Tauro**: su queste cinque direttrici si è soffermato il ViceMinistro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, in visita ieri mattina nel **porto** di **Gioia Tauro**. Accompagnato dal Presidente f.f. Nino Spirli, dall' assessore regionale Domenica Catalfamo e dal deputato della Lega Furguele e della Commissaria della zes Calabria Rossana Nisticò.

Morelli ha prima partecipato ad un briefing con il Commissario Straordinario dell' Ente Andrea Agostinelli e i manager delle società terminaliste e poi ha fatto il punto con i giornalisti.

«Sono qui per segnalare la vicinanza del Governo a questa regione dove, il dibattito sull' utilizzo dei fondi del recovery fund è anche qui acceso e posso assicurare che questo **porto** è già inserito nei finanziamenti del recovery. Ho voluto visitare questa importantissima realtà del **porto** calabrese che è importante per l' Italia e la stessa Europa. Porterò a Roma le iniziative da fare per potenziare questo **porto** che oggi è il primo scali della merce che arriva dalla Cina e dall' India ma che in futuro sarà strategico per i collegamenti e gli scambi commerciali verso l' Africa Mediterranea».

Rispondendo alle domande dei giornalisti Morelli a proposito della situazione di stallo sulla nomina dei vertici dell' Auto rità Portuale si è limitato ad affermare che «occorre fare passi avanti per avviare una nuova programmazione dello scalo per il futuro». Parole generiche senza impegni sul futuro di Agostinelli, che negli ultimi tempi ha dialogato con molte forze politiche nella speranza di una sua promozione. Sul gateway ferroviario, tema sul quale alcuni deputati della Lega avevano denunciato una carenza di fondi, il ViceMinistro ha detto di aver raccolto le sensibilità dei parlamentari e che lavorerà per avviare un lavoro di coesione anche perché «**Gioia Tauro** - ha ricordato - ha necessità di connettersi sulle infrastrutture logistiche del paese per poter riprogrammare la sua mission nel futuro».

«Adesso speriamo che **Gioia Tauro** cresca per dare all' Europa il primo polo logistico per l' Africa. Il grande passo culturale da fare è questo: che si possa parlare delle infrastrutture calabresi come necessarie per l' Europa». «**Gioia Tauro** è il primo **porto** che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. È il **porto** d' Europa e l' Europa non può non dare l' ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente». «Anche l' Alta velocità - ha aggiunto Spirli è necessariamente legata al **porto**, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c' è sul **Porto** di **Gioia Tauro**, su cui dobbiamo punta re molto, insieme al ponte sullo Stretto». In merito alle polemiche sui progetti per l' Alta velocità Spirli ha detto che: «Le commissioni parlamentari devono valutare il progetto sull' Alta velocità. La Regione ha espresso perplessità e adesso il Governo e il Parlamento dovranno trovare una quadra. L' auspi cio è che nel più breve tempo possibile la partita parlamentare si possa chiudere, per poi trovare un ragionevole equilibrio tra interessi locali e nazionali.

Affinché questo sia il **porto** d' Europa servono il gateway e l' Alta velocità. Il



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

percorso è tracciato. È un obiettivo condiviso tra tutte le forze politiche». Prima di arrivare a Gioia tauro Morelli aveva incontrato, a Reggio, il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Spirlì e Morelli hanno ascoltato le richieste di Tramontana e di altri rappresentanti delle attività produttive per far fronte alle esigenze delle imprese del territorio. Il viceministro ha promesso di tornare nei prossimi mesi.

Porti:Morelli, Gioia Tauro, scalo centrale per Italia e Ue

"Suo ruolo strategico negli scambi con Cina, India e Africa"

(ANSA) - GIOIA TAURO, 16 APR - Statale 106, alta velocità, Ponte sullo Stretto, aeroporti calabresi e porto di Gioia Tauro: sono queste le cinque direttrici su cui si è soffermato il vice ministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli, in visita stamattina nel porto di Gioia Tauro. Accompagnato dal presidente f.f. della Regione Nino Spirlì, dall' assessore regionale al ramo Domenico Catalfamo e dal deputato della Lega Domenico Furgiuele, Morelli ha prima partecipato ad un briefing con il Commissario straordinario dell' Ente Andrea Agostinelli e i manager delle società terminaliste e poi ha fatto il punto con i giornalisti. "Sono qui - ha detto - per segnalare la vicinanza del Governo a questa regione dove il dibattito sull' utilizzo dei fondi del recovery fund è acceso. Ho voluto visitare questa importantissima realtà del porto calabrese che è importante per l' Italia e la stessa Europa. Porterò a Roma le iniziative da attuare per potenziare questo porto che oggi è il primo degli scali delle merce che arrivano dalla Cina e dall' India ma che in futuro sarà strategico per i collegamenti e gli scambi commerciali verso l' Africa Mediterranea". Sulla situazione di stallo per quanto concerne la nomina dei vertici dell' **Autorità Portuale**, Morelli, rispondendo alle domande dei giornalisti, si è limitato ad affermare che "occorre fare passi avanti per avviare una nuova programmazione dello scalo per il futuro". Sul gateway ferroviario, tema sul quale alcuni deputati della Lega avevano denunciato una carenza di fondi, il vice ministro ha detto di aver raccolto le sensibilità dei parlamentari e che lavorerà per avviare un lavoro di coesione anche perché "Gioia Tauro - ha sottolineato - ha necessità di connettersi alle infrastrutture logistiche del Paese per poter riprogrammare la sua mission nel futuro". (ANSA).



Porto di Gioia Tauro, Morelli 'Infrastruttura fondamentale'

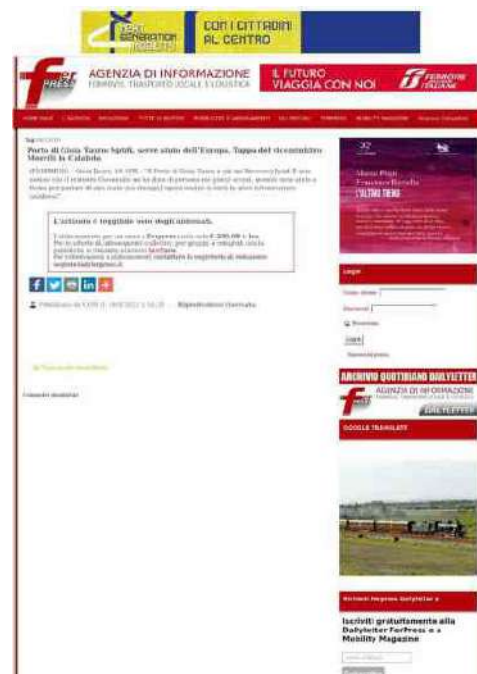
Audiopress

CATANZARO (ITALPRESS) - «Il Porto di Gioia Tauro è già nel Recovery fund. E' una notizia che il ministro Giovannini mi ha dato di persona nei giorni scorsi, quando sono stato a Roma per parlare di uno scalo che ritengo l'opera madre di tutte le altre infrastrutture calabresi». E' quanto affermato dal presidente della Regione Calabria, Nino Spirlì, nel corso della visita di questa mattina al Porto di Gioia Tauro del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli. Il presidente e il viceministro hanno partecipato a una riunione operativa sulle ipotesi di interventi infrastrutturali per il porto, alla presenza del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, dell' assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, e dei terminalisti. «Questo - ha detto ancora Spirlì - è il primo porto che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. E' il porto d' Europa e l' Europa non può non dare l' ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente». «Anche l' Alta velocità - ha concluso il presidente - è necessariamente legata al porto, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c' è sul Porto di Gioia Tauro, su cui dobbiamo puntare molto, insieme al ponte sullo Stretto». «Siamo qui - ha dichiarato il viceministro Morelli - per segnalare la vicinanza del Governo in un momento così importante anche per via del Recovery Fund, a cui si lega il futuro di Gioia Tauro, di Reggio e della Calabria». «Le infrastrutture calabresi - ha aggiunto - sono importanti e fondamentali per l' Italia e l' Europa. Se vengono considerate come semplici realtà locali, si perde l' obiettivo. Mi auguro possa esserci un cambio di passo nella considerazione di queste realtà». «Porterò nel mio zaino - ha aggiunto - i compiti da fare anche relativi al porto di Gioia, che è uno dei porti più importanti d' Europa. Oggi è il primo porto di passaggio dall' est, dopo Suez; domani sarà il primo scalo a disposizione del continente africano. Speriamo cresca per dare all' Europa il primo polo logistico per l' Africa. Il grande passo culturale da fare è questo: che si possa parlare delle infrastrutture calabresi come necessarie per l' Europa». «E' evidente - ha spiegato ancora Morelli - che sul commissariamento bisogna fare passi avanti. Dobbiamo guardare ai prossimi decenni: il porto ha bisogno di capire le sue vocazioni di sviluppo e, per farlo, serve un rapporto continuo anche delle stesse Autorità portuali». «Le commissioni parlamentari - ha concluso - devono valutare il progetto sull' Alta velocità. La Regione ha espresso perplessità e adesso il Governo e il Parlamento dovranno trovare una quadra. L' auspicio è che nel più breve tempo possibile la partita parlamentare si possa chiudere, per poi trovare un ragionevole equilibrio tra interessi locali e nazionali. Affinchè questo sia il porto d' Europa servono il gateway e l' Alta velocità. Il percorso è tracciato. E' un obiettivo condiviso tra tutte le forze politiche». Prima della tappa di Gioia Tauro, il presidente della Regione e il viceministro Morelli hanno incontrato, a Reggio, il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Spirlì e Morelli hanno ascoltato le richieste di Tramontana e di altri rappresentanti delle attività produttive per far fronte alle esigenze delle imprese del territorio. Il viceministro ha promesso di tornare nei prossimi mesi. (ITALPRESS).



Porto di Gioia Tauro: Spirli, serve aiuto dell' Europa. Tappa del viceministro Morelli in Calabria

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 16 APR Il **Porto di Gioia Tauro** è già nel Recovery fund. È una notizia che il ministro Giovannini mi ha dato di persona nei giorni scorsi, quando sono stato a Roma per parlare di uno scalo che ritengo l'opera madre di tutte le altre infrastrutture calabresi. È quanto affermato dal presidente della Regione Calabria, Nino Spirli, nel corso della visita di questa mattina al **Porto di Gioia Tauro** del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli. Il presidente e il viceministro hanno partecipato a una riunione operativa sulle ipotesi di interventi infrastrutturali per il **porto**, alla presenza del commissario straordinario dell'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, Andrea Agostinelli, dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, e dei terminalisti. Questo ha detto ancora Spirli: è il primo **porto** che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. È il **porto** d'Europa e l'Europa non può non dare l'ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente. Anche l'Alta velocità ha concluso il presidente è necessariamente legata al **porto**, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c'è sul **Porto di Gioia Tauro**, su cui dobbiamo puntare molto, insieme al ponte sullo Stretto. Siamo qui ha dichiarato il viceministro Morelli per segnalare la vicinanza del Governo in un momento così importante anche per via del Recovery Fund, a cui si lega il futuro di **Gioia Tauro**, di Reggio e della Calabria. Le infrastrutture calabresi ha aggiunto sono importanti e fondamentali per l'Italia e l'Europa. Se vengono considerate come semplici realtà locali, si perde l'obiettivo. Mi auguro possa esserci un cambio di passo nella considerazione di queste realtà. Porterò nel mio zaino ha aggiunto i compiti da fare anche relativi al **porto di Gioia**, che è uno dei porti più importanti d'Europa. Oggi è il primo **porto** di passaggio dall'est, dopo Suez; domani sarà il primo scalo a disposizione del continente africano. Speriamo cresca per dare all'Europa il primo polo logistico per l'Africa. Il grande passo culturale da fare è questo: che si possa parlare delle infrastrutture calabresi come necessarie per l'Europa. È evidente ha spiegato ancora Morelli che sul commissariamento bisogna fare passi avanti. Dobbiamo guardare ai prossimi decenni: il **porto** ha bisogno di capire le sue vocazioni di sviluppo e, per farlo, serve un rapporto continuo anche delle stesse Autorità portuali. Le commissioni parlamentari ha concluso devono valutare il progetto sull'Alta velocità. La Regione ha espresso perplessità e adesso il Governo e il Parlamento dovranno trovare una quadra. L'auspicio è che nel più breve tempo possibile la partita parlamentare si possa chiudere, per poi trovare un ragionevole equilibrio tra interessi locali e nazionali. Affinché questo sia il **porto** d'Europa servono il gateway e l'Alta velocità. Il percorso è tracciato. È un obiettivo condiviso tra tutte le forze politiche. Prima della tappa di **Gioia Tauro**, il presidente della Regione e il viceministro Morelli hanno incontrato, a Reggio, il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Spirli e Morelli hanno ascoltato le richieste di Tramontana e di altri rappresentanti delle attività produttive per far fronte alle esigenze delle imprese del territorio. Il viceministro ha promesso di tornare nei prossimi mesi.



Porto di Gioia Tauro, Spirli: "Serve l' aiuto dell' Europa"

Catanzaro - «Il Porto di Gioia Tauro è già nel Recovery fund. È una notizia che il ministro Giovannini mi ha dato di persona nei giorni scorsi, quando sono stato a Roma per parlare di uno scalo che ritengo l' opera madre di tutte le altre infrastrutture calabresi». È quanto affermato dal presidente della Regione Calabria, Nino Spirli, nel corso della visita di questa mattina al Porto di Gioia Tauro del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli. Il presidente e il viceministro hanno partecipato a una riunione operativa sulle ipotesi di interventi infrastrutturali per il porto, alla presenza del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, dell' assessore regionale alle Infrastrutture, Domenico Catalfamo, e dei terminalisti. Spirli: "Serve aiuto Europa" «Questo - ha detto ancora Spirli - è il primo porto che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. È il porto d' Europa e l' Europa non può non dare l' ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente». «Anche l' Alta velocità - ha concluso il presidente - è necessariamente legata al porto, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c' è sul Porto di Gioia Tauro, su cui dobbiamo puntare molto, insieme al ponte sullo Stretto». Le parole del viceministro «Siamo qui - ha dichiarato il viceministro Morelli - per segnalare la vicinanza del Governo in un momento così importante anche per via del Recovery Fund, a cui si lega il futuro di Gioia Tauro, di Reggio e della Calabria». «Le infrastrutture calabresi - ha aggiunto - sono importanti e fondamentali per l' Italia e l' Europa. Se vengono considerate come semplici realtà locali, si perde l' obiettivo. Mi auguro possa esserci un cambio di passo nella considerazione di queste realtà». «Porterò nel mio zaino - ha aggiunto - i compiti da fare anche relativi al porto di Gioia, che è uno dei porti più importanti d' Europa. Oggi è il primo porto di passaggio dall' est, dopo Suez; domani sarà il primo scalo a disposizione del continente africano. Speriamo cresca per dare all' Europa il primo polo logistico per l' Africa. Il grande passo culturale da fare è questo: che si possa parlare delle infrastrutture calabresi come necessarie per l' Europa». «È evidente - ha spiegato ancora Morelli - che sul commissariamento bisogna fare passi avanti. Dobbiamo guardare ai prossimi decenni: il porto ha bisogno di capire le sue vocazioni di sviluppo e, per farlo, serve un rapporto continuo anche delle stesse Autorità portuali». Alta velocità «Le commissioni parlamentari - ha concluso - devono valutare il progetto sull' Alta velocità. La Regione ha espresso perplessità e adesso il Governo e il Parlamento dovranno trovare una quadra. L' auspicio è che nel più breve tempo possibile la partita parlamentare si possa chiudere, per poi trovare un ragionevole equilibrio tra interessi locali e nazionali. Affinché questo sia il porto d' Europa servono il gateway e l' Alta velocità. Il percorso è tracciato. È un obiettivo condiviso tra tutte le forze politiche». Tappa alla camera di commercio Prima della tappa di Gioia Tauro, il presidente della Regione e il viceministro Morelli hanno incontrato, a Reggio, il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Spirli e Morelli hanno ascoltato le richieste di Tramontana e di altri rappresentanti delle attività produttive per far fronte alle esigenze delle imprese del territorio. Il viceministro ha promesso di tornare nei prossimi mesi.



Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto di Gioia Tauro, Spirli: "Serve l' aiuto dell' Europa"

About The Author

Il presidente della Regione con il viceministro in visita in Calabria. Tappa anche alla Camera di Commercio di Reggio Presidenza - Catanzaro, 16/04/2021 «Il Porto di Gioia Tauro è già nel Recovery fund. È una notizia che il ministro Giovannini mi ha dato di persona nei giorni scorsi, quando sono stato a Roma per parlare di uno scalo che ritengo l' opera madre di tutte le altre infrastrutture calabresi». È quanto affermato dal presidente della Regione Calabria, Nino Spirli, nel corso della visita di questa mattina al Porto di Gioia Tauro del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli. Il presidente e il viceministro hanno partecipato a una riunione operativa sulle ipotesi di interventi infrastrutturali per il porto, alla presenza del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, dell' assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, e dei terminalisti. Il presidente Spirli, il viceministro Morelli e il commissario straordinario Agostinelli SPIRLI: «SERVE AIUTO EUROPA» «Questo - ha detto ancora Spirli - è il primo porto che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. È il porto d' Europa e l' Europa non può non dare l' ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente». «Anche l' Alta velocità - ha concluso il presidente - è necessariamente legata al porto, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c' è sul Porto di Gioia Tauro, su cui dobbiamo puntare molto, insieme al ponte sullo Stretto». LE PAROLE DEL VICEMINISTRO «Siamo qui - ha dichiarato il viceministro Morelli - per segnalare la vicinanza del Governo in un momento così importante anche per via del Recovery Fund, a cui si lega il futuro di Gioia Tauro, di Reggio e della Calabria». «Le infrastrutture calabresi - ha aggiunto - sono importanti e fondamentali per l' Italia e l' Europa. Se vengono considerate come semplici realtà locali, si perde l' obiettivo. Mi auguro possa esserci un cambio di passo nella considerazione di queste realtà». «Porterò nel mio zaino - ha aggiunto - i compiti da fare anche relativi al porto di Gioia, che è uno dei porti più importanti d' Europa. Oggi è il primo porto di passaggio dall' est, dopo Suez; domani sarà il primo scalo a disposizione del continente africano. Speriamo cresca per dare all' Europa il primo polo logistico per l' Africa. Il grande passo culturale da fare è questo: che si possa parlare delle infrastrutture calabresi come necessarie per l' Europa». «È evidente - ha spiegato ancora Morelli - che sul commissariamento bisogna fare passi avanti. Dobbiamo guardare ai prossimi decenni: il porto ha bisogno di capire le sue vocazioni di sviluppo e, per farlo, serve un rapporto continuo anche delle stesse Autorità portuali». ALTA VELOCITÀ «Le commissioni parlamentari - ha concluso - devono valutare il progetto sull' Alta velocità. La Regione ha espresso perplessità e adesso il Governo e il Parlamento dovranno trovare una quadra. L' auspicio è che nel più breve tempo possibile la partita parlamentare si possa chiudere, per poi trovare un ragionevole equilibrio tra interessi locali e nazionali. Affinché questo sia il porto d' Europa servono il gateway e l' Alta velocità. Il percorso è tracciato. È un obiettivo condiviso tra tutte le forze politiche». TAPPA ALLA CAMERA DI COMMERCIO Prima della tappa di Gioia Tauro, il presidente della Regione e il viceministro Morelli hanno incontrato, a Reggio, il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Spirli e Morelli hanno ascoltato le richieste di Tramontana e



di altri rappresentanti delle attività produttive per far fronte alle esigenze delle imprese del territorio. Il viceministro ha promesso di tornare nei prossimi mesi. Fonte <https://portale.regione.calabria.it/website/portaltemplates/view/view>.



Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

cfm?22159.

Gioia Tauro, il viceministro delle Infrastrutture Morelli in visita al porto

È stato accolto dal commissario Agostinelli nella sede dell'autorità portuale. In corso una riunione alla quale partecipano anche Spirli e Catalfamo

Agostino Pantano

È iniziata da Gioia Tauro la seconda giornata calabrese del viceministro alle Infrastrutture, Alessandro Morelli, che, accolto dal commissario Andrea Agostinelli è arrivato nella sede dell' Autorità portuale dove sta partecipando a un incontro illustrativo delle dinamiche attuali che riguardano lo scalo. Alla riunione partecipano anche il presidente facente funzioni della Regione Nino Spirli e l'assessore Domenico Catalfamo, assieme al dirigente dipartimento Presidenza Tommaso Calabrò.

ECONOMIA E LAVORO

Gioia Tauro, il viceministro delle Infrastrutture Morelli in visita al porto

È stato accolto dal commissario Agostinelli nella sede dell'autorità portuale. In corso una riunione alla quale partecipano anche Spirli e Catalfamo

di Agostino Pantano - 10 aprile 2020 - 10:13 AM

Finita da Gioia Tauro la seconda giornata calabrese del viceministro alle Infrastrutture, Alessandro Morelli, che, accolto dal commissario Andrea Agostinelli è arrivato nella sede dell' Autorità portuale dove sta partecipando a un incontro illustrativo delle dinamiche attuali che riguardano lo scalo. Alla riunione partecipano anche il presidente facente funzioni della Regione Nino Spirli e l'assessore Domenico Catalfamo, assieme al dirigente dipartimento Presidenza Tommaso Calabrò.

ARTICOLI CORRELATI

- 14:50 - Lavoratori Eurogrip in protesta a Lamezia - Costrutti anche a fare la pulizia
- 14:48 - Il viceministro Morelli a Locri: «La statale 106 ha bisogno di un megafono nel palazzo romano»
- 14:06 - Catalfamo assente negli uffici dell'Asp e del Pogliano: in 57 finiti a giudizio
- 13:57 - Scuola, tra due mesi l'esame di Maturità: ecco come si svolgerà
- 13:34 - Corigliano Rossano, vaccini anche ai non prenotati: polemiche nel giorno dell'inaugurazione dell'hub

Il viceministro Morelli media sull' alta velocità e Spirlì annuncia: «Gioia Tauro nel Recovery»

Agostino Pantano

Se non è freddezza, poco ci manca. Rispetto al recovery fund , il viceministro alle Infrastrutture, Alessandro Morelli, ha tenuto un profilo basso nella prima tappa della sua seconda giornata calabrese. A Gioia Tauro, nella conferenza stampa nella sede dell' Autorità portuale, rispondendo ai giornalisti ha detto «che sì, il Piano che bisogna presentare è importante per la Calabria, ma anche il lavoro per la coesione non è da meno». Ansia da prestazione smorzata, visto che il programma va completato e trasmesso a Bruxelles entro fine mese, con l' equiparazione della futura richiesta alla partita dei fondi per la Coesione che già ci sono . L' alta velocità in Calabria Paragone che è servito all' esponente leghista del governo Draghi per assumere anche una posizione equidistante rispetto alle polemiche di questi giorni, sull' alta velocità ferroviaria che non contemplerebbe treni che raggiungano la velocità di 300 km orari . «Le commissioni parlamentari stanno valutando i progetti - ha detto - so che la Regione ha espresso delle perplessità rispetto alle ipotesi, e il governo medierà per trovare una sintesi». Nessuna strigliata, anzi profilo diplomatico, anche rispetto all' altra polemica aperta da 2 parlamentari leghisti

- il calabrese Furgiuele e il genovese Rixi - contro la conduzione dell' Autorità portuale affidata al commissario **Andrea Agostinelli**, presentando una interrogazione pepata sul gateway ferroviario. Il porto di Gioia Tauro «Hanno solo voluto aiutare la struttura - ha commentato - che ci serve per potenziare un' area che l' Europa considera porta d' ingresso e che noi per i prossimi anni dobbiamo vedere anche come polo logistico verso i mercati del Nordafrica». Alla conferenza stampa hanno presenziato anche il commissario, che non ha inteso rilasciare dichiarazioni, il parlamentare Furgiuele , l' assessore regionale Catalfamo , la consigliera regionale Minasi , il vice coordinatore regionale dei salviniani Biasi e il presidente facente funzioni Nino Spirlì . Quest' ultimo ha annunciato che il ministro Giovannini gli ha garantito che nel recovery plan verranno inseriti progetti che riguardano Gioia Tauro, tranquillizzando in questo Confindustria provinciale che aveva chiesto lumi sul punto, e ha annunciato che « il 21 e il 23 aprile la Regione completerà gli incontri con i vari ministeri sul recovery ». Morelli, infine, ha chiarito che anche secondo lui il commissariamento dell' ente portuale «dovrà finire presto», ma a differenza del precedente ministro De Micheli non ha fatto previsioni più precise sui tempi.



Viceministro Morelli in visita a Gioia Tauro

Accolto dal commissario dell'Authority Andrea Agostinelli

Redazione

GIOIA TAURO Il viceministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili, Alessandro Morelli, questa mattina ha fatto visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro. Accolto dal commissario straordinario dell'Ente, Andrea Agostinelli, Morelli ha potuto toccare con mano i traguardi che lo scalo calabrese ha raggiunto e i suoi prossimi obiettivi, programmati per consolidare la leadership nazionale nel settore del transhipment e per sviluppare la logistica e l'intermodalità. Per presentare l'infrastruttura portuale, il commissario Andrea Agostinelli ha tenuto una riunione operativa alla quale hanno partecipato, tra gli altri, il presidente della Regione Calabria, Antonino Spirlì, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, i Terminasti e i rappresentanti delle Forze dell'Ordine. Partendo dai dati sui traffici movimentati nel 2020, che hanno registrato una crescita del 26,6% rispetto al 2019, Agostinelli ha posto l'attenzione sull'infrastrutturazione dello scalo. Dotato di fondali di profondità pari a 18 metri, mantenuti costanti grazie ad un programma di livellamento triennale, a Gioia Tauro è possibile ricevere e lavorare, contemporaneamente, 3 ultra large portacontainer. Non a caso, ogni settimana, alle sue banchine attraccano portacontainer di capacità superiore ai 23 mila teus. Tra gli obiettivi raggiunti, grazie alla piena sinergia con la Regione Calabria, il commissario Agostinelli si è soffermato sull'intermodalità, avviata grazie alla recente inaugurazione del gateway ferroviario, che garantirà l'integrazione con l'entroterra e il passaggio delle merci dal mare alle tratte terrestri regionali, nazionali e internazionali. Il commissario Agostinelli ha, quindi, illustrato al viceministro la nuova viabilità portuale, realizzata con un investimento di 11 milioni di euro, per rendere agevole la mobilità interna all'area portuale e garantire in sicurezza la separazione tra la viabilità su gomma e quella su ferro. Al fine di attirare nuove realtà imprenditoriali, tra gli altri traguardi raggiunti, la realizzazione di un capannone industriale di 25mila metri quadrati. Sarà destinato ad attività industriali, di deposito, di lavorazione e di movimentazione merci all'interno della zona franca. Nell'ambito delle politiche a sostegno della Zona Economica Speciale, l'Ente ha presentato due progetti per le aree retro-portuali per un ammontare di 13 mln di euro approvati dal Ministero per la Coesione e inseriti nel PRNN. Dagli obiettivi raggiunti a quelli da realizzare, Agostinelli ha puntato l'attenzione su due progetti presentati alla Struttura Tecnica Ministeriale e finalizzati all'approfondimento dei fondali e alla resecazione della banchina di ponente. Per offrire allo scalo una maggiore crescita, grazie alla diversificazione dei servizi offerti, con un investimento di 90 mln di euro, lo scalo di Gioia Tauro sarà dotato di un bacino di carenaggio, destinato alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. Tra le altre attività, che determineranno la diversificazione dell'offerta, la realizzazione dello stabilimento industriale dedicato alla manutenzione e riparazione di container. Non ultimo, ma tra gli obiettivi da festeggiare a breve, il passaggio della gestione a cura di RFI del raccordo ferroviario, che collega lo scalo ferroviario di San Ferdinando a Rosarno. A fine riunione, il viceministro Alessandro Morelli, in conferenza stampa, ha detto: Sono qui per segnalare la vicinanza del Governo a questa regione dove il dibattito sull'utilizzo dei fondi del recovery fund è acceso. Ho voluto visitare questa importantissima realtà del porto calabrese che è importante per l'Italia e la stessa Europa. Porterò ha concluso a



Roma le iniziative da attuare per potenziare questo porto che oggi è il primo degli scali delle merci che arrivano dalla Cina e dall'India, ma che in futuro sarà strategico per i collegamenti e gli scambi commerciali verso l'Africa Mediterranea.



Primo Piano 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto di Gioia Tauro, Morelli: 'Primo scalo per arrivi da Cina e India'

Pubblicato Da

REGGIO CALABRIA - 'Il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro è il tema sul quale mi sento di poter parlare serenamente. In una interrogazione parlamentare è stato sollecitato il governo ad un impegno ed attenzione per questa opera'. Così il viceministro alle Infrastrutture e mobilità Alessandro Morelli, in visita oggi al porto di Gioia Tauro che ha aggiunto: 'Se si vuole fare un ragionamento serio su questo porto e se si vuole fare sviluppare, non solo per il bene di questo territorio, ma per metterlo a disposizione dell' Italia e dell' Europa, il collegamento ferroviario è fondamentale'. 'A me piace guardare in prospettiva -spiega Morelli. Questo oggi è il primo porto di arrivo dall' Est, quindi dalla Cina e dall' India, entrando nel Mediterraneo da Suez. Un domani sarà anche a disposizione del continente africano e la zona sub sahariana, quando tra pochi decenni, e noi l' auspichiamo, riusciranno crescere ulteriormente dal punto di vista economico. Gioia Tauro sarà, per l' Europa, il primo polo logistico a disposizione dell' Africa'. SPIRLI: 'GIOIA TAURO È GIÀ NEL RECOVERY FUND' 'Il Porto di Gioia Tauro è già nel Recovery fund. È una notizia che il ministro Giovannini mi ha dato di persona nei giorni scorsi, quando sono stato a Roma per parlare di uno scalo che ritengo l' opera madre di tutte le altre infrastrutture calabresi'. Così il presidente della Regione Calabria Nino Spirlì nel corso della visita oggi al Porto di Gioia Tauro del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibilità Alessandro Morelli. Il presidente e il viceministro hanno partecipato a una riunione operativa sulle ipotesi di interventi infrastrutturali per il porto, alla presenza del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, dell' assessore regionale alle Infrastrutture Domenico Catalfamo, e dei terminalisti. 'Questo - ha aggiunto Spirlì - è il primo porto che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. È il porto d' Europa e l' Europa non può non dare l' ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente. Anche l' Alta velocità è necessariamente legata al porto, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò - ha concluso - sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c' è sul Porto di Gioia Tauro, su cui dobbiamo puntare molto, insieme al ponte sullo Stretto'. MORELLI: 'SULL' ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA SERVE EQUILIBRIO TRA INTERESSI NAZIONALI E LOCALI' 'Oggi siamo in una situazione nella quale le commissioni parlamentari dovranno valutare il progetto. Chiaramente, è una partita parlamentare che osservo. Certo è che da varie voci mi è parso che la Regione Calabria ha espresso delle perplessità, è chiaro che a questo punto il territorio e il Parlamento dovranno trovare una quadratura'. Così il viceministro Alessandro Morelli, rispondendo alla Dire sulla contrarietà della Regione Calabria in merito al progetto di Rfi dell' alta velocità da Salerno a Reggio Calabria. 'Mi auguro - ha aggiunto - che nel più breve tempo possibile si chiuda la partita parlamentare. Il governo farà il suo compito, non solo di osservatore, ma entrando nella partita e cercando di trovare un ragionevole equilibrio tra gli interessi locali e quelli nazionali'. Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l' indirizzo www.dire.it L' articolo Porto di Gioia Tauro, Morelli: 'Primo scalo per arrivi da Cina e India' proviene da Ragionieri e previdenza . leggi tutto l' articolo sul sito della fonte.



Porto di Gioia Tauro, 'serve l' aiuto dell' Europa'

Redazione ReggioTV

«Il Porto di Gioia Tauro è già nel Recovery fund. È una notizia che il ministro Giovannini mi ha dato di persona nei giorni scorsi, quando sono stato a Roma per parlare di uno scalo che ritengo l' opera madre di tutte le altre infrastrutture calabresi». È quanto affermato dal presidente della Regione Calabria, Nino Spirlì, nel corso della visita di questa mattina al Porto di Gioia Tauro del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli. Il presidente e il viceministro hanno partecipato a una riunione operativa sulle ipotesi di interventi infrastrutturali per il porto, alla presenza del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, dell' assessore regionale alle Infrastrutture, Domenico Catalfamo, e dei terminalisti. SPIRÌ: «SERVE AIUTO EUROPA» «Questo - ha detto ancora Spirlì - è il primo porto che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. È il porto d' Europa e l' Europa non può non dare l' ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente». «Anche l' Alta velocità - ha concluso il presidente - è necessariamente legata al porto, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c' è sul Porto di Gioia Tauro, su cui dobbiamo puntare molto, insieme al ponte sullo Stretto». LE PAROLE DEL VICEMINISTRO «Siamo qui - ha dichiarato il viceministro Morelli - per segnalare la vicinanza del Governo in un momento così importante anche per via del Recovery Fund, a cui si lega il futuro di Gioia Tauro, di Reggio e della Calabria». «Le infrastrutture calabresi - ha aggiunto - sono importanti e fondamentali per l' Italia e l' Europa. Se vengono considerate come semplici realtà locali, si perde l' obiettivo. Mi auguro possa esserci un cambio di passo nella considerazione di queste realtà». «Porterò nel mio zaino - ha aggiunto - i compiti da fare anche relativi al porto di Gioia, che è uno dei porti più importanti d' Europa. Oggi è il primo porto di passaggio dall' est, dopo Suez; domani sarà il primo scalo a disposizione del continente africano. Speriamo cresca per dare all' Europa il primo polo logistico per l' Africa. Il grande passo culturale da fare è questo: che si possa parlare delle infrastrutture calabresi come necessarie per l' Europa». «È evidente - ha spiegato ancora Morelli - che sul commissariamento bisogna fare passi avanti. Dobbiamo guardare ai prossimi decenni: il porto ha bisogno di capire le sue vocazioni di sviluppo e, per farlo, serve un rapporto continuo anche delle stesse Autorità portuali». ALTA VELOCITÀ «Le commissioni parlamentari - ha concluso - devono valutare il progetto sull' Alta velocità. La Regione ha espresso perplessità e adesso il Governo e il Parlamento dovranno trovare una quadra. L' auspicio è che nel più breve tempo possibile la partita parlamentare si possa chiudere, per poi trovare un ragionevole equilibrio tra interessi locali e nazionali. Affinché questo sia il porto d' Europa servono il gateway e l' Alta velocità. Il percorso è tracciato. È un obiettivo condiviso tra tutte le forze politiche». TAPPA ALLA CAMERA DI COMMERCIO Prima della tappa di Gioia Tauro, il presidente della Regione e il viceministro Morelli hanno incontrato, a Reggio, il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Spirlì e Morelli hanno ascoltato le richieste di Tramontana e di altri rappresentanti delle attività produttive per far fronte alle esigenze delle imprese del territorio. Il viceministro ha promesso di tornare nei prossimi mesi. 16-04-2021 15:42.



IL PRESIDENTE DELLA REGIONE CON IL VICEMINISTRO IN VISITA IN CALABRIA

Porto di Gioia Tauro, 'serve l' aiuto dell' Europa'

«Il Porto di Gioia Tauro è già nel Recovery fund. È una notizia che il ministro Giovannini mi ha dato di persona nei giorni scorsi, quando sono stato a Roma per parlare di uno scalo che ritengo l' opera madre di tutte le altre infrastrutture calabresi».

È quanto affermato dal presidente della Regione Calabria, Nino Spirlì, nel corso della visita di questa mattina al Porto di Gioia Tauro del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

Il presidente e il viceministro hanno partecipato a una riunione operativa sulle ipotesi di interventi infrastrutturali per il porto, alla presenza del commissario straordinario dell' autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, dell' assessore regionale alle Infrastrutture, Domenico Catalfamo, e dei terminalisti.

SPIRÌ - «SERVE AIUTO EUROPA»

«Questo - ha detto ancora Spirlì - è il primo porto che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. È il porto d' Europa e l' Europa non può non dare l' ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente».

«Anche l' Alta velocità - ha concluso il presidente - è necessariamente legata al porto, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c' è sul Porto di Gioia Tauro, su cui dobbiamo puntare molto, insieme al ponte sullo Stretto».

LE PAROLE DEL VICEMINISTRO

«Siamo qui - ha dichiarato il viceministro Morelli - per segnalare la vicinanza del Governo in un momento così importante anche per via del Recovery Fund, a cui si lega il futuro di Gioia Tauro, di Reggio e della Calabria».

«Le infrastrutture calabresi - ha aggiunto - sono importanti e fondamentali per l' Italia e l' Europa. Se vengono considerate come semplici realtà locali, si perde l' obiettivo. Mi auguro possa esserci un cambio di passo nella considerazione di queste realtà».

«Porterò nel mio zaino - ha aggiunto - i compiti da fare anche relativi al porto di Gioia, che è uno dei porti più importanti d' Europa. Oggi è il primo porto di passaggio dall' est, dopo Suez; domani sarà il primo scalo a disposizione del continente africano. Speriamo cresca per dare all' Europa il primo polo logistico per l' Africa. Il grande passo culturale da fare è questo: che si possa parlare delle infrastrutture calabresi come necessarie per l' Europa».

«È evidente - ha spiegato ancora Morelli - che sul commissariamento bisogna fare passi avanti. Dobbiamo guardare ai prossimi decenni: il porto ha bisogno di capire le sue vocazioni di sviluppo e, per farlo, serve un rapporto continuo anche delle stesse Autorità portuali».

ALTA VELOCITÀ «Le commissioni parlamentari - ha concluso - devono valutare il progetto sull' Alta velocità. La Regione ha espresso perplessità e adesso il Governo e il Parlamento dovranno trovare una quadra. L' auspicio è che nel più breve tempo possibile la partita parlamentare si possa chiudere, per poi trovare un ragionevole equilibrio tra interessi locali e nazionali. Affinché questo sia il porto d' Europa servono il gateway e l' Alta velocità. Il percorso è tracciato. È un obiettivo condiviso tra tutte le forze politiche».

TAPPA ALLA CAMERA DI COMMERCIO Prima della tappa di Gioia Tauro, il presidente della Regione e il viceministro Morelli hanno incontrato, a Reggio, il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Spirlì e Morelli hanno ascoltato le richieste di Tramontana e di altri rappresentanti delle attività produttive per far fronte alle esigenze delle imprese del territorio. Il viceministro ha promesso di tornare nei prossimi mesi.

Gioia Tauro nel Recovery Fund, Morelli: Porto centrale per Italia e UE. Dopo l'Asia punti sull'Africa

Gioia Tauro Siamo qui per segnalare la vicinanza del governo in un momento così importante anche per via del Recovery Fund, a cui si lega il futuro di Gioia Tauro, di Reggio e della Calabria. A dichiararlo è stato viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli, nel corso della visita di questa mattina al porto di Gioia Tauro. Il viceministro hanno partecipato ad una riunione operativa sulle ipotesi di interventi infrastrutturali per il porto, alla presenza del presidente della Regione Calabria, Nino Spirlì, del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, dell'assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, e dei terminalisti. Le infrastrutture calabresi ha aggiunto Morelli sono importanti e fondamentali per l'Italia e l'Europa. Se vengono considerate come semplici realtà locali, si perde l'obiettivo. Mi auguro possa esserci un cambio di passo nella considerazione di queste realtà. Gioia Tauro è oggi il primo porto di passaggio dall'est, dopo Suez; domani sarà il primo scalo a disposizione del continente africano. Speriamo cresca per dare all'Europa il primo polo logistico per l'Africa. Il grande passo culturale da fare è questo: che si possa parlare delle infrastrutture calabresi come necessarie per l'Europa. Da sinistra il vice ministro Morelli insieme al commissario Agostinelli Sul nodo del commissariamento, Morelli non si è sbilanciato: È evidente che sulla vicenda bisogna fare passi avanti. Dobbiamo guardare ai prossimi decenni: il porto ha bisogno di capire le sue vocazioni di sviluppo e, per farlo, serve un rapporto continuo anche delle stesse Autorità portuali. Partendo dai dati sui traffici movimentati nel 2020, che hanno registrato una crescita del 26,6% rispetto al 2019, Agostinelli ha illustrato al vice ministro i progressi sull'infrastrutturazione dello scalo. Dotato di fondali di profondità pari a 18 metri, mantenuti costanti grazie ad un programma di livellamento triennale, a Gioia Tauro è possibile ricevere e lavorare, contemporaneamente, 3 ultra large portacontainer. Non a caso, ogni settimana, alle sue banchine attraccano portacontainer di capacità superiore ai 23 mila teus. Il commissario Agostinelli ha, poi, illustrato la nuova viabilità portuale, realizzata con un investimento di 11 milioni di euro, per rendere agevole la mobilità interna all'area portuale e garantire in sicurezza la separazione tra la viabilità su gomma e quella su ferro. Al fine di attirare nuove realtà imprenditoriali, tra gli altri traguardi raggiunti, la realizzazione di un capannone industriale di 25mila metri quadrati. Sarà destinato ad attività industriali, di deposito, di lavorazione e di movimentazione merci all'interno della zona franca- Infine, Agostinelli ha segnalato che, per offrire allo scalo una maggiore crescita, grazie alla diversificazione dei servizi offerti, con un investimento di 90 milioni di euro, lo scalo di Gioia Tauro sarà dotato di un bacino di carenaggio, destinato alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi



Porto di Gioia Tauro e Ponte sullo Stretto, Spirli al viceministro Morelli: "la Calabria punta molto su entrambe le opere"

Il presidente della Regione con il viceministro Morelli in visita in Calabria. Tappa anche alla Camera di Commercio di Reggio Presidenza

"Il Porto di **Gioia Tauro** è già nel Recovery fund. È una notizia che il ministro Giovannini mi ha dato di persona nei giorni scorsi, quando sono stato a Roma per parlare di uno scalo che ritengo l'opera madre di tutte le altre infrastrutture calabresi". È quanto affermato dal presidente della Regione Calabria, Nino Spirli, nel corso della visita di questa mattina al Porto di **Gioia Tauro** del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Alessandro Morelli. Il presidente e il viceministro hanno partecipato a una riunione operativa sulle ipotesi di interventi infrastrutturali per il porto, alla presenza del commissario straordinario dell'**Autorità portuale di Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, dell'assessore regionale alle Infrastrutture, **Domenica Catalfamo**, e dei terminalisti. Spirli: "serve l'aiuto dell'Europa" "Questo - ha detto ancora Spirli - è il primo porto che le navi incontrano quando entrano in Europa dal Canale di Suez. È il porto d'Europa e l'Europa non può non dare l'ultimo aiuto, quello più importante, per completare una infrastruttura che fornisce grandi numeri al nostro continente". "Anche l'Alta velocità - ha concluso il presidente - è necessariamente legata al porto, così come la rete viaria che, pur non entrando direttamente nel Pnrr, sarà inclusa grazie alle operazioni periferiche e laterali. Tutto ciò sarà sviluppato proprio grazie alla grande attenzione che c'è sul Porto di **Gioia Tauro**, su cui dobbiamo puntare molto, insieme al Ponte sullo Stretto". Le parole del viceministro Morelli "Siamo qui - ha dichiarato il viceministro Morelli - per segnalare la vicinanza del Governo in un momento così importante anche per via del Recovery Fund, a cui si lega il futuro di **Gioia Tauro**, di Reggio e della Calabria". "Le infrastrutture calabresi - ha aggiunto - sono importanti e fondamentali per l'Italia e l'Europa. Se vengono considerate come semplici realtà locali, si perde l'obiettivo. Mi auguro possa esserci un cambio di passo nella considerazione di queste realtà". "Porterò nel mio zaino - ha aggiunto - i compiti da fare anche relativi al porto di **Gioia**, che è uno dei porti più importanti d'Europa. Oggi è il primo porto di passaggio dall'est, dopo Suez; domani sarà il primo scalo a disposizione del continente africano. Speriamo cresca per dare all'Europa il primo polo logistico per l'Africa. Il grande passo culturale da fare è questo: che si possa parlare delle infrastrutture calabresi come necessarie per l'Europa". "È evidente - ha spiegato ancora Morelli - che sul commissariamento bisogna fare passi avanti. Dobbiamo guardare ai prossimi decenni: il porto ha bisogno di capire le sue vocazioni di sviluppo e, per farlo, serve un rapporto continuo anche delle stesse **Autorità portuali**". Alta velocità "Le commissioni parlamentari - ha concluso - devono valutare il progetto sull'Alta velocità. La Regione ha espresso perplessità e adesso il Governo e il Parlamento dovranno trovare una quadra. L'auspicio è che nel più breve tempo possibile la partita parlamentare si possa chiudere, per poi trovare un ragionevole equilibrio tra interessi locali e nazionali. Affinché questo sia il porto d'Europa servono il gateway e l'Alta velocità. Il percorso è tracciato. È un obiettivo condiviso tra tutte le forze politiche". Tappa alla Camera di Commercio Prima della tappa di **Gioia Tauro**, il presidente della Regione e il viceministro Morelli hanno incontrato, a Reggio, il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Spirli e Morelli hanno ascoltato le richieste di Tramontana e di altri rappresentanti delle attività produttive per far fronte alle esigenze delle imprese del territorio. Il viceministro ha



promesso di tornare nei prossimi mesi.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

In arrivo un'altra estate senza le navi da crociera

Anche quest'anno, come nel 2020, l'Isola Bianca rischia di non avere attracchi. Il nord Sardegna sembra scomparso dai programmi dei giganti del mare: covid» raffica di disdette

DI GIANDOMENICO MELE

OLBIA. L'Isola Bianca si avvia verso un'altra estate senza crociere.

Mentre le principali compagnie di navigazione del mondo si stanno preparando per riaccendere i motori, il nord Sardegna sembra scomparso dai radar dei giganti del mare. La conferma arriva dagli uffici di Unimare, una delle principali agenzie marittime di Olbia. «Giusto poche ore fa la Silversea Cruises ha annullato tre crociere programmate con sbarco ad Olbia per il mese di giugno - spiegano -. Nei giorni scorsi erano arrivate disdette anche da parte della Seabourn Cruise Line».

Banchine vuote. Le banchine dell'Isola Bianca nell'estate 2020 sono rimaste desolatamente vuote, abbandonate dai colossi del mare. Un'economia crocieristica a somma zero a causa degli effetti del Covid-19. L'estate 2021 rischia di essere dello stesso segno. Mentre Cagliari potrebbe ricominciare a vedere qualche ormeggio, Olbia non registra arrivi. Dall'Autorità di sistema portuale della Sardegna fanno sapere che non si hanno novità circa nuovi approdi all'Isola Bianca. Si rischia di doverne riparlare dopo l'estate. Per il porto di Olbia, dei 59 approdi previsti in calendario nel 2020, non si era registrato un solo scalo. Il destino di Olbia era stato tristemente condiviso anche da Golfo Aranci, con la cancellazione di tutte e sei le prenotazioni della Seabourn.

La Norwegian non sbarca. Si sperava nella prenotazione per l'estate da parte della Norwegian Cruise Line. Ma Olbia pare fuori dalla mappa della compagnia di crociera americana. Nel luglio 2016 proprio a Olbia si era celebrata la prima tappa della nuova nave del gruppo, la Seven Seas Explorer: a bordo, per il viaggio inaugurale, i tour operator del settore e il presidente del gruppo Norwegian Cruise, Franklin Del Rio. La nave super lusso, 223 metri di lunghezza, 55.200 tonnellate, aveva a bordo circa 630 passeggeri, principalmente americani. Le tappe delle escursioni: Costa Smeralda, La Maddalena, il sito archeologico de La Prisgiona, ma anche il museo del vino di Berchidda e una degustazione di mirto a Telti. Bei tempi, purtroppo lontani. Anche se proprio la Norwegian ricomincerà la navigazione in Europa facendo tappa in Grecia. Dopo un anno di blocco delle navi a causa della pandemia da coronavirus, la compagnia è pronta ripartire dal prossimo 25 luglio con un protocollo molto rigido: a bordo saliranno soltanto passeggeri e personale vaccinati e dopo avere effettuato il test anti Covid prima della partenza.

Olbia al palo. La prima ad aver alzato bandiera bianca era stata la Marella Cruises. La compagnia crocieristica del colosso turistico tedesco Tui aveva inviato una stringata mail a tour operator e agenzie di viaggi per comunicare che le crociere in Sardegna sarebbero rimaste sospese per tutto il 2020. L'Isola Bianca ha poi perso i sette approdi della Marella Discovery 2, ma ha fatto i conti con una serie di cancellazioni che rendono quasi certo che per le crociere si guarderà direttamente all'estate 2022. «Le prenotazioni che riceviamo sono tutte per l'estate 2022, si parla anche del 2023, questa stagione estiva è fortemente a rischio per quanto riguarda il mercato crocieristico» confermano dall'Unimare di Olbia. Princess Cruises, Holland America Line e Seabourn Cruise Line avevano già cancellato l'intera stagione estiva europea 2020. I tre marchi del gruppo Carnival Corporation si sono così arresi agli effetti della pandemia di Covid-19. Maggio, giugno, luglio, agosto e settembre 2021 a Olbia quasi sicuramente salteranno. Una



tragedia commerciale per un settore che beffardamente per il 2020 veniva indicato in netta crescita.



Oggi conferenza stampa I nuovi interventi per la Zona falcata

Le nuove iniziative per la riqualificazione della Zona falcata: è il tema sul quale ruoterà la conferenza stampa convocata per stamane, alle 10,30, dall' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto.

L' incontro si svolgerà nella sala riunioni della sede di via Vittorio Emanuele.

Parteciperanno il presidente dell' **Autorità** Mario Paolo Mega, il presidente e amministratore delegato di Sogesid SpA Carmelo Gallo.

Sarà presente anche la sottosegretaria di Stato Barbara Floridaia.



Il viceministro Morelli a Reggio: il Ponte lo faremo, ma non è "ora o mai più" - VIDEO

Mario Meliadó

Ieri sera, Reggio Calabria è stata la prima tappa della "due giorni" reggina del viceministro alle Infrastrutture e deputato leghista Alessandro Morelli. da sx: Giulio De Metrio, Alessandro Morelli, Nino Spirli e Domenica Catalfamo. Oggi Gioia Tauro, Locri e Lamezia. Nei fatti, s'è trattato di un antipasto importante - anche se senza interlocuzione coi rappresentanti istituzionali del territorio, frangente che nei giorni scorsi ha generato vibranti proteste da parte dei consiglieri metropolitani reggini del centrosinistra - alla vigilia del più ampio giro odierno. In giornata è previsto infatti che il vice responsabile a Infrastrutture e Mobilità sosteneva incontri il presidente della Camera di commercio di Reggio Calabria Antonino Tramontana, si sposti quindi al porto di Gioia Tauro dove, accompagnato dal commissario dell'Autorità portuale **Andrea Agostinelli**, si soffermerà sulle ipotesi d'intervento infrastrutturale per chiudere quindi a Locri, con un incontro coi sindaci della Jonica reggina sullo sviluppo della Statale '106' Reggio Calabria-Taranto. La 'vera' chiusura sarà, in verità, l'ultima tappa prima della partenza, direttamente all'hub aeroportuale regionale di Lamezia Terme, dove Morelli prenderà parte a un incontro proprio

su sviluppo e ammodernamento dell'aerostazione lametina. L'incontro all'Aeroporto dello Stretto L'incontro coi cronisti in sala "Barbaro", all'Aeroporto dello Stretto. Quanto a ieri sera, davanti a un drappello di cronisti e alla presenza dei vertici calabresi della Lega - dal commissario regionale Gianfranco Saccomanno a uno dei suoi predecessori, il deputato e componente della Commissione Trasporti della Camera Domenico Furgiuele, al consigliere regionale Tilde Minasi -, alla sala 'Barbaro' dell'Aeroporto dello Stretto ha avuto luogo un incontro sul binomio infrastrutture&trasporti. Con Morelli il 'padrone di casa', l'amministratore unico della Sacal (la società che gestisce i tre scali aerei calabresi) Giulio De Metrio, il presidente della Giunta regionale facente funzioni Nino Spirli e l'assessore regionale al settore Domenico Catalfamo. Inevitabili temi come la realizzazione del Ponte sullo Stretto e gli interventi da proporre per il Recovery Fund (più in genere: i concreti contenuti della visita calabrese del viceministro). Il Ponte? Sì, certo. Ma in particolare, riguardo al Ponte sullo Stretto, il viceministro Alessandro Morelli ha ribadito l'estrema importanza di quest'infrastruttura, e però anche dei collegamenti interni a Calabria e Sicilia. Ma l'ex direttore di Radio Padania ha garbatamente respinto al mittente le posizioni oltranziste da "ultima spiaggia" dei politici siciliani di Forza Italia (innestati dal capogruppo alla Camera Roberto Occhiuto, cosentino e candidato in pectore alla guida della Regione Calabria), riassunte in una sorta di claim "Il Ponte, ora o mai più". All'orizzonte c'è lo Stretto Express L'assessore regionale ai Trasporti Domenico Catalfamo. Fra le novità all'orizzonte, il potenziamento dell'Aeroporto dello Stretto coi 25 milioni di euro già stanziati ai tempi del primo governo Conte. E, in termini di collegamenti allo scalo reggino, il ripristino dell'aliscafo con fermata diretta all'aeroporto e soprattutto quello che il componente del governo Draghi ha denominato lo Stretto Express. «Se è complicato arrivare all'aeroporto, possiamo avere l'aeroporto più bello del mondo, ma la domanda di trasporto aereo resterà complicata», ha osservato Morelli: di qui l'idea del viceministro d'allestire una sorta di metropolitana leggera che dalle varie cittadine del Reggino porti i passeggeri direttamente allo scalo dello Stretto. Sacal: pronti col Piano industriale. Una fase dell'appuntamento con la stampa. Fra gli altri spunti emersi nel corso dell'appuntamento reggino, l'



amministratore unico Giulio De Metrio ha ribadito che Sacal è pronta con il Piano industriale e che anzi raccoglierà il feedback del Governatore facente funzioni Spirlì e dello stesso viceministro Morelli sul luogo più indicato per la presentazione ufficiale. I progetti per lo sviluppo dei tre aeroporti



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

calabresi saranno nove. E per lo scalo reggino, in particolare, s' intensifica la ricerca di nuovi collegamenti, guardando anche ai no-frills . Articoli correlati.

Piste ciclabili, aree pedonali, nuovo waterfront Così Palermo punta ad avere la sua "Rambla"

Francesco TerracinaPALERMO Panormos, la città tutto porto, che negli anni bui del sacco edilizio aveva girato le spalle al mare, prova a fare pace con l'acqua e a rivolgere lo sguardo verso quella costa tanto negata e tanto decantata dai pittori paesaggisti. Il recente progetto del waterfront, redatto dall' **Autorità portuale** di **sistema**, ha probabilmente accelerato la pedonalizzazione di una delle arterie, la via Emérico Amari, che dal porto conduce al centro e incrocia la via Ruggero Settimo, il «salotto» di Palermo, anch'essa destinata ai soli pedoni già a partire da maggio. Così ha deciso la giunta di Palermo, proprio nel giorno in cui il Consiglio comunale ha bocciato il Piano triennale delle opere pubbliche.

In città si parla già di Rambla, sul modello di Barcellona, mentre il sindaco Leoluca Orlando insiste sul «cambio culturale che ha superato ostacoli frapposti da resistenze sempre più sterili». Il nuovo progetto crea una grande area priva di traffico veicolare: le due arterie prolungano la già pedonalizzata via Maqueda, che a sua volta incrocia corso Vittorio Emanuele che conduce alla cattedrale.

Palermo punta dunque a scoraggiare chi va in auto: cento chilometri di piste ciclabili, quattro linee del tram in esercizio e altre sette in programma.

Una mobilità leggera che include la metropolitana ferroviaria (i cui cantieri accumulano ritardi), mentre i servizi di bike sharing e monopattini cercano di superare lo scetticismo degli incalliti automobilisti locali.

Siamo a una svolta? Per il sindaco e l'amministrazione non ci sono dubbi.

Cautele, però, arrivano dagli addetti ai lavori: «La strada è quella giusta - dice il presidente dell'Ordine degli architetti di Palermo, Franco Miceli -. Ma su due temi si registrano ritardi: manca il coinvolgimento di cittadini, professionisti, categorie produttive. Le scelte vanno poste a verifiche. La pedonalizzazione va perseguita mirando alla qualità degli interventi: non basta transennare una strada. Dalla pavimentazione all'arredo urbano, i progetti vanno pensati».

Il dato positivo è che oggi c'è una strategia, «iniziata con un incontro di alcuni anni fa ai Cantieri culturali alla Zisa: eravamo un centinaio di professionisti, in dieci diversi tavoli tecnici, e cominciammo a pianificare la svolta - spiega il docente di Urbanistica dell'Ateneo di Palermo Dino Trapani -. Se guardiamo alle altre città costiere capiamo che il riordino urbanistico non può che partire dal mare. Il waterfront è una grande idea, purché le scelte siano chiare: lo scalo marittimo non può sviluppare le attività commerciali, ma deve puntare al traffico passeggeri. Palermo non ha retroporto e non potrebbe reggere la pressione dei tir».

La costa è un patrimonio incommensurabile, altro che Rio de Janeiro». Se la strategia è segnata, «quello che manca è una visione d'insieme - dice Filippo Schilleci, ordinario di Urbanistica dell'ateneo palermitano -. I vari piani devono dialogare tra loro, partendo dal Prg, per scendere via via nei dettagli. Un singolo progetto va bene se viene inserito in un **sistema**».

Una svolta "green" versola mobilità sostenibileMa restano alcuni nodi.



ANSA/Palermo come Barcellona, asse porto diventa una 'Rambla'

Sindaco esulta per piano, da architetti ok ma invito a confronto

(di Francesco Terracina) (ANSA) - PALERMO, 16 APR - Panormos, la città tutto porto, che negli anni bui del sacco edilizio aveva girato le spalle al mare, prova a fare pace con l'acqua e a rivolgere lo sguardo verso quella costa tanto negata e tanto decantata dai pittori paesaggisti. Il recente progetto del waterfront, redatto dall' **Autorità portuale di sistema**, ha probabilmente accelerato la pedonalizzazione di una delle arterie, la via Emerico Amari, che dal porto conduce al centro e incrocia la via Ruggero Settimo, il "salotto" di Palermo, anch'essa destinata ai soli pedoni già a partire da maggio. Così ha deciso la giunta di Palermo, proprio nel giorno in cui il Consiglio comunale ha bocciato il Piano triennale delle opere pubbliche. In città si parla già di Rambla, sul modello di Barcellona, mentre il sindaco Leoluca Orlando insiste sul "cambio culturale che ha superato ostacoli frapposti da resistenze sempre più sterili". Il nuovo progetto crea una grande area priva di traffico veicolare: le due arterie prolungano la già pedonalizzata via Maqueda, che a sua volta incrocia corso Vittorio Emanuele che conduce alla cattedrale. Città di "primati", Palermo subisce il leggendario disordine del traffico e ora punta a scoraggiare chi va in auto: cento chilometri di piste ciclabili, quattro linee del tram in esercizio e altre sette in programma. Una mobilità leggera che include la metropolitana ferroviaria (i cui cantieri accumulano ritardi), mentre i servizi di bike sharing e monopattini cercano di superare lo scetticismo degli incalliti automobilisti locali. Siamo a una svolta? Per il sindaco e l'amministrazione non ci sono dubbi. Cautele, però, arrivano dagli addetti ai lavori: "La strada è quella giusta - dice il presidente dell'Ordine degli architetti di Palermo, Franco Miceli - Ma su due temi si registrano ritardi: manca il coinvolgimento di cittadini, professionisti, categorie produttive. Le scelte vanno poste a verifiche. La pedonalizzazione va perseguita mirando alla qualità degli interventi: non basta transennare una strada. Dalla pavimentazione (la via Amari, che si vuole chiudere al traffico, è stata appena asfaltata) all'arredo urbano, i progetti vanno pensati". Il dato positivo segnalato un po' da tutti è che oggi c'è una strategia, "iniziata con un incontro di alcuni anni fa ai Cantieri culturali alla Zisa: eravamo un centinaio di professionisti, in dieci diversi tavoli tecnici, e cominciammo a pianificare la svolta", spiega il docente di Urbanistica dell'Ateneo di Palermo Dino Trapani. "Se guardiamo alle altre città costiere - aggiunge - capiamo che il riordino urbanistico non può che partire dal mare. Il waterfront è una grande idea, purché le scelte siano chiare: lo scalo marittimo non può sviluppare le attività commerciali, ma deve puntare al traffico passeggeri. Palermo non ha retroporto e non potrebbe reggere la pressione dei tir. La costa è un patrimonio incommensurabile, altro che Rio de Janeiro: l'area metropolitana offre un panorama marino per decine di chilometri, delimitato dai promontori di Aspra e Montepellegrino, come nei quadri dei vedutisti inglesi e francesi dei secoli scorsi". Se la strategia è segnata, a favore della mobilità leggera e della riduzione del traffico veicolare, "quello che manca è una visione d'insieme - dice Filippo Schilleci, ordinario di Urbanistica dell'ateneo palermitano - I vari piani devono dialogare tra loro, partendo dal Prg, cioè da un quadro generale, per scendere via via nei dettagli. Un singolo progetto, che si tratti di una strada o di un percorso ciclabile, va bene se viene inserito in un **sistema**". (ANSA).



Bollettino Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Palermo, 180 assunti tra portuali e servizi

Palermo. Al porto di Palermo nei prossimi anni arriveranno quasi 200 nuovi assunti in Portitalia e nella Compagnia Lavoratori Portuali (CLP), lo annunciano in una nota le stesse società di gestione di servizi dello scalo siciliano. Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Inoltre, sono stati sabilizzati 99 interinali della Compagnia Lavoratori portuali, che saranno rimpiazzati da 81 contratti a tempo indeterminato. Alla base di questi scambi tra le due società, un accordo sindacale stipulato a ottobre che prevede la possibilità per Portitalia di assorbire tutta la forza lavoro di CLP e a quest'ultima di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati. L'accordo ha avuto il via libera del ministero delle Infrastrutture e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Nel dettaglio, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti di CLP, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti, a Portitalia, concessionaria esclusiva del terminal container all'interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento dei lavoratori di CLP che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno è stato possibile grazie al mantenimento dell'attività e delle commesse nonostante la pandemia, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina). La seconda operazione è legata all'assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali di 81 unità subito e altre 14 nell'arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come CLP.



Porto di Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp

GAM EDITORI

Pasqualino Monti e Giuseppe Todaro 16 aprile 2021 - Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Ma al di là dei numeri, comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l'operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. "Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di Portitalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c'è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l'Autorità portuale e dell'intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest'area in grande discontinuità con il passato". Nel dettaglio, le operazioni che si completano sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all'interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell'attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione è legata invece all'assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell'arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto.



Sbloccaopere, c'è pure Monti

l Anche Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale**, è tra i 29 commissari straordinari nominati dal governo Draghi per sbloccare 57 opere vitali nel Paese. Solo tre le opere portuali individuate, a Genova, Livorno e in città, unica del Sud a cui saranno destinati 155 milioni per i lavori di interfaccia città -porto. «La nomina, proposta da Iv, è un' ottima notizia - dice il coordinatore provinciale Dario Chinnici -.

Stiamo lavorando pure per la nomina del commissario per il ponte Corleone».



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Commissari per le Opere Pubbliche, confermato Pasqualino Monti per il porto di Palermo

la nomina

Redazione

L' Augurio che sicuramente in cuor loro i siciliani si fanno, in occasione di queste festività, è che questa sia l' ultima Pasqua da reclusi e che la prossima si potrà finalmente passeggiare liberamente, ritrovando il gusto dello stare insieme, di rafforzare sentimenti di amicizia, di socialità e di solidarietà.



Porto di Termini Imerese, nasce un Comitato per lo sviluppo sostenibile del progetto

Nel febbraio di quest' anno si è costituito il "Comitato città **porto** per un futuro sostenibile" in risposta alle notizie, sempre più insistenti, circa la possibilità che venisse stravolto il Piano Regolatore del **Porto** di Termini Imerese, approvato all' unanimità nel 2004 e, tuttora, in vigore, nonché per tutelare la nostra città dall' ennesima possibile svolta, che segnerà - in maniera significativa e forse definitiva - il futuro del nostro territorio. L' Autorità Portuale di Sistema del Mare di Sicilia Occidentale, guidata da Pasqualino Monti, ha manifestato l' intenzione di dirottare gran parte del traffico commerciale, in atto presso il **porto** di Palermo, sul vicino **porto** di Termini Imerese e utilizzare - in dispregio al predetto PRP - l' intero bacino portuale destinato al **porto** turistico, con la compiacenza dell' Amministrazione Comunale, frutto di una coalizione Movimento 5 Stelle , Partito Democratico e Liste civiche. Il tutto promettendo, in cambio, un nuovo **porto** turistico che dovrebbe sorgere a sud dell' attuale molo di sottoflutto, presso la foce del torrente Barratina ed in prossimità dell' attuale Centro Raccolta rifiuti, nonché del depuratore comunale, a ridosso della strada di collegamento con la zona industriale. Come è evidente, l' intera area è interessata da problematiche tecniche e burocratiche, che ne renderebbero assai difficile un utilizzo nel senso proposto e, comunque, allontanerebbero nel tempo la realizzazione dell' opera portuale, con un consistente dispendio di risorse finanziarie pubbliche. L' ipotesi progettuale del vigente PRP prevede, invece, la realizzazione del **porto** turistico a nord, in prossimità della spiaggia e a ridosso del molo di sopraflutto, e lo spostamento a sud del **porto** commerciale, allo scopo di allontanarlo dal centro abitato, dalla spiaggia e di collocarlo sulla direttrice della zona industriale e del casello autostradale, allo scopo di realizzare un polo nautico vicino alla spiaggia e all' accesso al centro abitato, privilegiando la via delle Terme come collegamento con il centro storico della città. Il "Comitato città **porto** per un futuro sostenibile", che già conta quasi 1.200 adesioni, sta combattendo una battaglia per il rispetto delle regole, rappresentate nello specifico dal più volte menzionato Piano Regolatore Portuale che chiediamo venga applicato, a partire dalla questione riguardante il dragaggio dei fondali . Non servirebbe, e anzi risulterebbe un enorme spreco di risorse, dragare a - 10,00 s.l.m.m. il fondale della zona destinata a **porto** turistico dove, invece, il PRP prevede un fondale di -5 s.l.m.m.. QUI IL DOSSIER COMPLETO LEGGI ANCHE DATI CORONAVIRUS SICILIA DI GIOVEDI' 15 APRILE COVID, ALTRE SEI ZONE ROSSE IN 4 PROVINCE.



Il Mattino

Focus

Infrastrutture, 35 miliardi per far correre anche il Sud

IL PIANO Nando Santonastaso Ci sono voluti due anni, un bel po' di decreti e piani speciali (Sblocca-cantieri, Italia veloce e così via) e una sacrosanta indignazione collettiva. Ma alla fine, a quanto pare, la consapevolezza che i 21 milioni di abitanti del Mezzogiorno non dovevano essere più affossati dall'enorme carenza di infrastrutture per i trasporti, soprattutto ferroviari, ha avuto la meglio. O almeno lo si spera da ieri con maggiore fiducia visto che sono stati finalmente nominati dal ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini, i 29 commissari straordinari che dovranno accelerare le 57 opere considerate strategiche (dal 2019) e dunque da accelerare e, magari, completare.

Nell'elenco, tra ferrovie, strade, opere idriche e per le forze di sicurezza, il Sud non è più una comparsa: a livello di risorse arriva a disporre complessivamente per circa 37 miliardi sul totale di oltre 82. Bella forza, si dirà, considerato da dove partiva. E cioè, per ricordare qualche esempio, dal fatto che da anni l'Alta velocità si ferma ad Eboli come il famoso Cristo di Levi, che Matera è stata capitale della cultura senza disporre di idonei collegamenti ferroviari, o che per raggiungere Reggio Calabria da Crotone occorrono tre ore (mentre per un tratto della stessa lunghezza, Firenze-Bologna, si impiegano 32 minuti o giù di lì).

TEMPI CERTI Il fatto è che l'arrivo dei commissari sembra poter garantire l'inizio di una svolta, con tempi certi, gare d'appalto veloci e risorse garantite anche se i contro sulla loro opportunità non mancano. Di sicuro è lecito sperare che ce la si faccia almeno entro il 2030, l'arco temporale indicato dallo stesso ministro Giovannini per dimostrare la ricaduta occupazionale del pacchetto di opere (68.400 le unità di lavoro medie all'anno previste in tutta Italia). Attualmente, per le 57 opere inserite nell'elenco ci sono solo 33 miliardi di finanziamento rispetto agli 82 previsti: la differenza, assicura il ministro, la colmeranno i fondi nazionali e quelli del Next Generation Eu, con scadenza per questi ultimi a fine 2026. Ma molto, o quasi tutto, dipenderà dai poteri dei commissari che dovrebbero garantire iter veloci, byassando tutti i possibili intoppi procedurali (possono fare anche da stazione appaltante, ad esempio). In tal senso, l'esperienza dell'alta velocità Napoli-Bari, la prima opera ferroviaria commissariata tre anni fa e in linea con il cronoprogramma realizzativo (fine corsa 2026), autorizza una certa fiducia nonostante le perplessità sollevate su una parte della progettazione, come spiegato dal Mattino. Con la Napoli-Bari, il cui commissario già in carica è Roberto Pagone e che risulta praticamente già tutta finanziata, nel cluster delle opere ferroviarie in chiave Sud (28,6 miliardi di investimento su un totale di 60) figura anche la Salerno-Reggio Calabria, anch'essa destinata a ospitare treni ad alta capacità/velocità e per la quale si accelererà con i lotti funzionali, a partire da quello dalla tratta Salerno-Battipaglia (commissaria Vera Fiorani). Sarà certamente uno dei 20 cantieri sul totale di 107 che apriranno già quest'anno. Ci sono poi le progettualità relative alla linea Ferrandina-Matera La Martella (ecco, finalmente, treni a ridosso della città dei sassi) e alla Taranto-Metaponto-Potenza Battipaglia, la dorsale dei due mari (commissaria sempre la Fiorani) che avrà caratteristiche di Alta velocità e che dimostra come era possibile già da tempo assicurare collegamenti ferroviari veloci anche tra le regioni del Sud, altro enorme e finora irrisolto limite della mobilità meridionale. In Sicilia infine l'alta velocità collegherà Palermo a Messina e a Catania da un lato e Palermo a Trapani dall'altro (commissario Filippo Palazzo). Non c'è traccia, come del resto lo stesso Giovannini aveva annunciato, del ponte sullo Stretto. Ma il tema resta, anche se lo stesso ministro ha previsto di intervenire sull'attuale sistema di collegamenti tra continente e isola.



Il Mattino

Focus

LE STRADE A livello di infrastrutture stradali (al Sud 6,5 miliardi dei 10,9 totali) resta la pole position della statale Jonica il cui terzo lotto è stato già appaltato (commissario Massimo Simonini). In elenco anche i cantieri della statale 89 Garganica, della statale 17 dell' Appennino abruzzese e Appulo-sannitico, della statale 212 della Val Fortore, e in Sicilia della strada degli scrittori e soprattutto della Ragusa-Catania (entrambe saranno seguite da Raffaele Celia). Circa 462 milioni sono stati, poi, destinati al Sud alle opere per rafforzare i presidi di pubblica sicurezza (tra questi la realizzazione della cittadella della sicurezza a Napoli presso la caserma Boscariello) mentre al capitolo delle infrastrutture idriche al Mezzogiorno andranno 501 milioni su un totale di 2,8 miliardi, da spendere per lo più per le dighe della Sardegna. Per le infrastrutture portuali, infine, un solo intervento: riguarda il porto di Palermo (commissario Pasqualino Monti) per una spesa di 155 milioni. «Come annunciato in Parlamento aggiunge Giovannini proporrò nelle prossime settimane una nuova lista di opere da commissariare, ma bisogna ricordare che il commissariamento è un atto straordinario. Per questo, abbiamo elaborato una serie di interventi normativi e procedurali volti a ridefinire le regole esistenti per la realizzazione delle infrastrutture, a partire da quelle previste nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La linea ferroviaria Pa-Ct-Me, Statale 106 in Calabria, quattro presidi di pubblica sicurezza in Sicilia e Calabria, porto di Palermo

Ventinue commissari per 57 opere: 36,3 miliardi al Sud

Impatto occupazionale che arriverà a valere 100mila posti di lavoro

ROMA Avranno il compito di assicurare la realizzazione di 57 opere pubbliche per un valore di circa 83 miliardi e un impatto occupazionale che nel 2025 arriverà a valere 100 mila posti di lavoro. Sono i 29 commissari straordinari ai quali il Governo ha affidato il compito di gestire progetti e lavori impantanati da anni nella palude della burocrazia. Si tratta di 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme per pubblica sicurezza, 11 opere idriche, 3 infrastrutture portuali e una metro politana e potranno avere un ruolo determinante per abbattere il gap infrastrutturale tra Nord e Sud: la parte più consistente degli interventi, infatti, proprio al Mezzogiorno sarà concentrata, con 36,3 miliardi impegnati mentre quelli per il Centro Italia valgono circa 24,8 miliardi e quelli per il Nord 21,6. Si tratta di opere già finanziate per circa 33 miliardi di euro ai quali dovranno essere aggiunte ulteriori risorse nazionali ed europee.

I tempi saranno certi, assicura anche il premier Draghi: «Sono sicuro che andrete a controllare. Giovannini ed io siamo certi delle date e la certezza viene dal fatto che le procedure per le aperture sono state compiute o saranno compiute».

I cantieri partiranno subito: secondo le previsioni nel 2021 se ne apriranno 20, 50 nel 2022 e 37 nel 2023. L' impatto occupazionale sarà in media di 68 mila posti all' anno che diventeranno 118 mila nel 2025. Per accelerare i tempi un accordo sindacale ha previsto la possibilità di lavorare 24 ore su 24 e l' avanzamento delle opere sarà monitorato trimestralmente.

Ai commissari -Vera Fiorani, Filippo Palazzo Massimo Simonini, Raffaele Celia, Gianluca Ievolella Ornella Segnalini, Pasqualino Monti - spetterà un' ampia capacità decisionale al di là dei vincoli previsti dal Codice degli appalti e da altre normative, una strada che però si vuole evitare che sia imboccata troppo di frequente. Annuncian Statale 106 Ionica Assicurati interventi per una strada ad alto rischio do presto un nuovo elenco di opere da commissariare che sarà definito entro giugno. Intanto però il tempo stringe e quindi per garantire la realizzazione di queste 57 infrastrutture è previsto che l' approvazione dei progetti da parte dei commissari, d' intesa con i presidenti delle Regioni territorialmente competenti, «sostituisca a effetto di legge ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l' avvio o la prosecuzione dei lavori», eccezion fatta per i vincoli legati alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici, «per i quali è definita una specifica disciplina».

In dettaglio gli investimenti in infrastrutture ferroviarie valgono circa 60,8 miliardi, le strade 10,9 , i presidi di pubblica sicurezza 528 milioni, le opere idriche 2,8 miliardi, le infrastrutture portuali 1,7 miliardi, la metropolitana 5,9 miliardi. Tra le opere ferroviarie ci sono le linee AV/AC Palermo -Catania -Messina; la chiusura dell' anello di Roma; il potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.

Tra le opere stradali principali rientrano: la Statale Ionica 106; la E 78 Grosseto -Fano; la SS 4 Salaria e la SS 20 del Colle di Tenda; la SS 16 Adriatica; la SS 89 Garganica. I presidi di pubblica sicurezza verranno realizzati a Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone, Napoli, Bologna, Genova e Milano.



Gli altri interventi riguardano i porti di Genova, Livorno e Palermo.

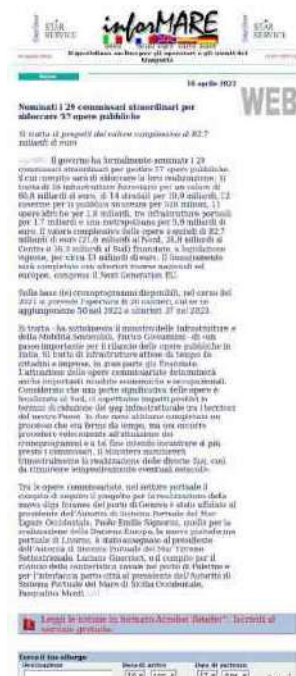


Informare

Focus

Nominati i 29 commissari straordinari per sbloccare 57 opere pubbliche

Si tratta di progetti del valore complessivo di 82,7 miliardi di euro. Il governo ha formalmente nominato i 29 commissari straordinari per gestire 57 opere pubbliche, il cui compito sarà di sbloccare la loro realizzazione. Si tratta di 16 infrastrutture ferroviarie per un valore di 60,8 miliardi di euro, di 14 stradali per 10,9 miliardi, 12 caserme per la pubblica sicurezza per 528 milioni, 11 opere idriche per 2,8 miliardi, tre infrastrutture portuali per 1,7 miliardi e una metropolitana per 5,9 miliardi di euro. Il valore complessivo delle opere è quindi di 82,7 miliardi di euro (21,6 miliardi al Nord, 24,8 miliardi al Centro e 36,3 miliardi al Sud) finanziate, a legislazione vigente, per circa 33 miliardi di euro. Il finanziamento sarà completato con ulteriori risorse nazionali ed europee, compreso il Next Generation EU. Sulla base dei cronoprogrammi disponibili, nel corso del 2021 si prevede l'apertura di 20 cantieri, cui se ne aggiungeranno 50 nel 2022 e ulteriori 37 nel 2023. Si tratta - ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini - di «un passo importante per il rilancio delle opere pubbliche in Italia. Si tratta di infrastrutture attese da tempo da cittadini e imprese, in gran parte già finanziate. L'attuazione delle opere commissariate determinerà anche importanti ricadute economiche e occupazionali. Considerato che una parte significativa delle opere è localizzata al Sud, ci aspettiamo impatti positivi in termini di riduzione del gap infrastrutturale tra i territori del nostro Paese. In due mesi abbiamo completato un processo che era fermo da tempo, ma ora occorre procedere velocemente all'attuazione dei cronoprogrammi e a tal fine intendo incontrare al più presto i commissari. Il Ministero monitorerà trimestralmente la realizzazione delle diverse fasi, così da rimuovere tempestivamente eventuali ostacoli». Tra le opere commissariate, nel settore portuale il compito di seguire il progetto per la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova è stato affidato al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, quello per la realizzazione della Darsena Europa, la nuova piattaforma portuale di Livorno, è stato assegnato al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, e il compito per il rilancio della cantieristica navale nel porto di Palermo e per l'interfaccia porto-città al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti. Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail



29 Commissari straordinari per sbloccare 57 opere

Tra quelle portuali, nominati Guerrieri, Signorini e Monti

Redazione

ROMA 57 opere pubbliche da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive e alla complessità delle procedure amministrative sono state affidate a 29 Commissari straordinari. Con la nomina ufficiale la gestione di 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme per la pubblica sicurezza, 11 opere idriche, 3 infrastrutture portuali e una metropolitana, ricadrà adesso nei loro compiti, opere che nel complesso hanno un valore di 82,7 miliardi di euro. 21,6 miliardi al Nord, 24,8 miliardi al Centro e 36,3 miliardi al Sud finanziati per circa 33 miliardi di euro, con il finanziamento che sarà completato con ulteriori risorse nazionali ed europee, compreso il Next Generation Eu. Diversi Commissari straordinari, già dall'inizio dell'iter a Luglio, hanno iniziato la loro attività, che permetterà di accorciare i tempi di realizzazione di importanti interventi infrastrutturali attesi da anni in diverse aree del Paese, soprattutto nel Mezzogiorno. È un passo importante per il rilancio delle opere pubbliche in Italia spiega il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. L'attuazione delle opere commissariate determinerà anche importanti ricadute economiche e occupazionali. Considerato che una parte significativa delle opere è localizzata al Sud, ci aspettiamo impatti positivi in termini di riduzione del gap infrastrutturale tra i territori del nostro Paese. In due mesi abbiamo completato un processo che era fermo da tempo, ma ora occorre procedere velocemente all'attuazione dei cronoprogrammi e a tal fine intendo incontrare al più presto i commissari. Le infrastrutture portuali, la Darsena Europa di Livorno, affidata a Luciano Guerrieri, la diga foranea di Genova, a cui capo è stato messo il presidente Paolo Emilio Signorini e il porto di Palermo, anche in questo caso con la scelta ricaduta sul presidente dell'AdSp Pasqualino Monti, avranno un valore di 1,7 miliardi. Per le infrastrutture ferroviarie è stato previsto un valore di 60,8 miliardi, 10,9 miliardi per quelle stradali. Per alcune opere di infrastrutture il commissariamento consentirà di avviare la progettazione, per altre l'avvio in tempi rapidi dei cantieri. Sulla base dei cronoprogrammi disponibili, nel corso del 2021 si prevede l'apertura di 20 cantieri, cui se ne aggiungeranno 50 nel 2022 e ulteriori 37 nel 2023. La realizzazione delle opere commissariate avrà una ricaduta significativa sui livelli occupazionali: secondo una valutazione condotta da RFI e Anas, l'impatto occupazionale delle sole opere ferroviarie e stradali è valutabile in oltre 68.000 unità di lavoro medie annue nei prossimi dieci anni, con un profilo crescente fino al 2025, anno in cui si stima un impatto diretto sull'occupazione di oltre 100.000 unità di lavoro. Quelle che vengono sbloccate sono opere caratterizzate da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale o locale. Come annunciato in Parlamento -aggiunge il ministro Giovannini- proporrò nelle prossime settimane una nuova lista di opere da commissariare, ma bisogna ricordare che il commissariamento è un atto straordinario. Per questo, abbiamo elaborato una serie di interventi normativi e procedurali volti a ridefinire le regole esistenti per la realizzazione delle infrastrutture, a partire da quelle previste nel Piano nazionale di ripresa e resilienza. La Commissione che abbiamo istituito alcune settimane fa con il ministro Brunetta ha completato i suoi lavori e le



numerosa proposte formulate per rendere più veloci i percorsi di tutte le opere pubbliche sono ora al vaglio dei competenti uffici. I Commissari straordinari, cui spetta ogni decisione per l'avvio o per la prosecuzione dei lavori, provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, insieme ai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche e mediante specifici protocolli per l'applicazione delle migliori pratiche. È previsto che l'approvazione dei progetti



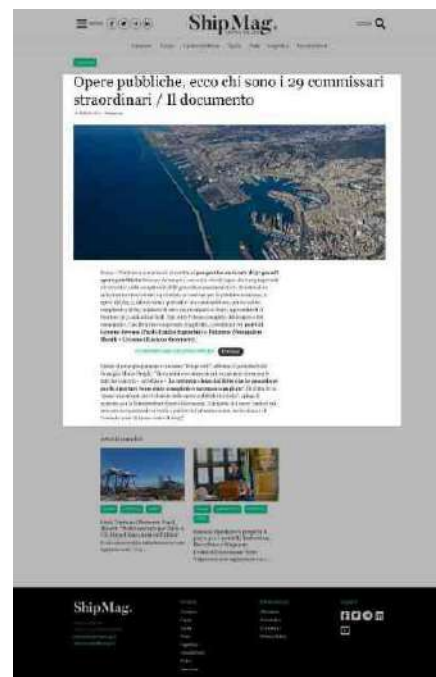
Messaggero Marittimo

Focus

da parte dei Commissari, d'intesa con i presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisca a effetto di legge ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, salvo che per quelli relativi alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici, per i quali è definita una specifica disciplina. Tutte le opere commissariate e i dati sulle ricadute economiche sono riassunte in questo documento.

Opere pubbliche, ecco chi sono i 29 commissari straordinari / Il documento

Roma Ventinove commissari straordinari per gestire un totale di 57 grandi opere pubbliche bloccate da tempo a causa dei ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive e alla complessità delle procedure amministrative. Si tratta di 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme per la pubblica sicurezza, 11 opere idriche, 3 infrastrutture portuali e una metropolitana, per un valore complessivo di 82,7 miliardi di euro (21,6 miliardi al Nord, 24,8 miliardi al Centro e 36,3 miliardi al Sud). Qui sotto l'elenco completo delle opere e dei commissari. Una lista che comprende, fra gli altri, i presidenti dei porti di Genova-Savona (Paolo Emilio Signorini) e Palermo (Pasqualino Monti) e Livorno (Luciano Guerrieri). Grazie al cronoprogramma ci saranno tempi certi, afferma il presidente del Consiglio Mario Draghi. Giovannini e io siamo sicuri, sennò non daremmo le date dei cantieri sottolinea La certezza viene dal fatto che le procedure per le aperture sono state compiute o saranno compiute. Si tratta di un passo importante per il rilancio delle opere pubbliche in Italia, spiega il ministro per le Infrastrutture Enrico Giovannini. L'impatto dei nuovi cantieri sul mercato occupazionale si vedrà a partire dal prossimo anno, ma la stima è di 100mila posti di lavoro entro il 2025.



Nominati i commissari per lo sblocco di 57 opere pubbliche. Investimento stimato 82,7 miliardi

Roma Ventinove commissari straordinari sono stati nominati per gestire 57 opere pubbliche da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive e alla complessità delle procedure amministrative. Tra gli interventi principali ci sono anche quelli previsti nei porti di Genova (Diga Foranea), Livorno (Darsena Europa) e Palermo. Totale investimenti: 2,7 miliardi di euro, di cui 155 milioni per il Sud. A questi interventi si aggiungono quelli previsti per 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme per la pubblica sicurezza, 11 opere idriche e una metropolitana, per un valore complessivo di 82,7 miliardi di euro (21,6 miliardi al Nord, 24,8 miliardi al Centro e 36,3 miliardi al Sud) finanziate, a legislazione vigente, per circa 33 miliardi di euro. Il finanziamento sarà completato con ulteriori risorse nazionali ed europee, compreso il Next Generation EU. Con i Dpcm firmati dal presidente del Consiglio dei Ministri, a seguito del parere positivo espresso dalle commissioni competenti di Camera e Senato, parte ufficialmente l'iter previsto dal decreto-legge n.76 di luglio 2020, anche se diversi Commissari hanno già avviato le attività. In questo modo sarà possibile accorciare i tempi di realizzazione di importanti interventi infrastrutturali attesi da anni in diverse aree del Paese, soprattutto nel Mezzogiorno. I commissari sono figure di alta professionalità tecnico-amministrativa, immediatamente operative, scelte per assicurare la migliore interlocuzione con le stazioni appaltanti di ANAS e RFI e con le varie amministrazioni pubbliche coinvolte. Solo in un caso, come previsto da una delibera Cipe, è stato nominato commissario straordinario il presidente della Regione siciliana. E' un passo importante per il rilancio delle opere pubbliche in Italia. Si tratta di infrastrutture attese da tempo da cittadini e imprese, in gran parte già finanziate, commenta il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. L'attuazione delle opere commissariate determinerà anche importanti ricadute economiche e occupazionali. Considerato che una parte significativa delle opere è localizzata al Sud, ci aspettiamo impatti positivi in termini di riduzione del gap infrastrutturale tra i territori del nostro Paese. In due mesi abbiamo completato un processo che era fermo da tempo, ma ora occorre procedere velocemente all'attuazione dei cronoprogrammi e a tal fine intendo incontrare al più presto i commissari. Il ministero monitorerà trimestralmente la realizzazione delle diverse fasi, così da rimuovere tempestivamente eventuali ostacoli. Per quanto riguarda le tipologie di interventi soggetti a commissariamento, le infrastrutture ferroviarie hanno un valore di 60,8 miliardi, quelle stradali 10,9 miliardi, i presidi di pubblica sicurezza 528 milioni, le opere idriche 2,8 miliardi, le infrastrutture portuali 1,7 miliardi, la metropolitana 5,9 miliardi. Per accelerare la realizzazione di tali interventi, a dicembre 2020 è stato firmato con le organizzazioni sindacali un Protocollo d'intesa che prevede l'ottimizzazione dei turni di lavoro su 24 ore. Diverso è lo stato di attuazione delle infrastrutture. Per alcune opere il commissariamento consentirà di avviare la progettazione, per altre l'avvio in tempi rapidi dei cantieri. Sulla base dei cronoprogrammi disponibili, nel corso del 2021 si prevede l'apertura di 20 cantieri, cui se ne aggiungeranno 50 nel 2022 e ulteriori 37 nel 2023. La realizzazione delle opere commissariate avrà una ricaduta significativa sui livelli occupazionali: secondo una valutazione condotta da RFI e Anas, l'impatto occupazionale delle sole opere ferroviarie e stradali è valutabile in oltre 68.000 unità di lavoro medie annue nei prossimi dieci anni, con un profilo crescente fino al 2025, anno in cui si stima un impatto diretto sull'occupazione di oltre 100.000 unità di lavoro. Quelle che vengono sbloccate sono opere caratterizzate da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un



Ship Mag

Focus

rilevante impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale o locale. Alcune delle opere erano in parte già pianificate nel documento Italia veloce, allegato al Documento di Economia e Finanza 2020 e trovano corrispondenza anche nella proposta del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). Tra le opere ferroviarie principali oggetto del commissariamento si segnalano: le linee AV/AC Brescia-Verona-Padova, Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina; il potenziamento delle linee Orte-Falconara e Roma-Pescara; la chiusura dell'anello ferroviario di Roma; il potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia. Tra le opere stradali principali rientrano: la SS Ionica 106; la E 78 Grosseto-Fano; la SS 4 Salaria e la SS 20 del Colle di Tenda; la SS 16 Adriatica; la SS 89 Garganica. I presidi di pubblica sicurezza verranno realizzati a Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone, Napoli, Bologna, Genova e Milano. Gli altri interventi riguardano l'Acquedotto del Peschiera e numerose dighe in Sardegna, i porti di Genova, Livorno e Palermo. Come annunciato in Parlamento aggiunge il ministro Giovannini proporrò nelle prossime settimane una nuova lista di opere da commissariare, ma bisogna ricordare che il commissariamento è un atto straordinario. Per questo, abbiamo elaborato una serie di interventi normativi e procedurali volti a ridefinire le regole esistenti per la realizzazione delle infrastrutture, a partire da quelle previste nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. La Commissione che abbiamo istituito alcune settimane fa con Il Ministro Brunetta ha completato i suoi lavori e le numerose proposte formulate per rendere più veloci i percorsi di tutte le opere pubbliche sono ora al vaglio dei competenti uffici. I commissari straordinari, cui spetta ogni decisione per l'avvio o per la prosecuzione dei lavori, provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, insieme ai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche e mediante specifici protocolli per l'applicazione delle migliori pratiche. È previsto che l'approvazione dei progetti da parte dei Commissari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisca a effetto di legge ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, salvo che per quelli relativi alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici, per i quali è definita una specifica disciplina. Per l'esecuzione degli interventi, i commissari straordinari possono assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto di una serie di principi e di disposizioni, tra cui quelli relativi all'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni, alla sostenibilità energetica e ambientale, al conflitto di interesse. Inoltre, un ulteriore limite è quello relativo alle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione e del subappalto. In allegato la lista delle opere commissariate, il costo stimato e la stima dell'impatto occupazionale.

Arrivano i commissari, sbloccate opere per 83 miliardi

Roma - Avranno il compito di assicurare la realizzazione di 57 opere pubbliche per un valore di circa 83 miliardi e un impatto occupazionale che nel 2025 arriverà a valere 100 mila posti di lavoro. Sono i 29 commissari straordinari ai quali il governo ha affidato oggi il difficile compito

Roma - Avranno il compito di assicurare la realizzazione di 57 opere pubbliche per un valore di circa 83 miliardi e un impatto occupazionale che nel 2025 arriverà a valere 100 mila posti di lavoro. Sono i 29 commissari straordinari ai quali il governo ha affidato oggi il difficile compito di gestire progetti e lavori impantanati da anni nella palude della burocrazia. Si tratta di 16 infrastrutture ferroviarie, 14 stradali, 12 caserme per pubblica sicurezza, 11 opere idriche, tre infrastrutture portuali e una metropolitana e potranno avere un ruolo determinante per abbattere il divario infrastrutturale del nostro Paese e ancora di più quello tra Nord e Sud: la parte più consistente degli interventi, infatti, sarà concentrata proprio al Mezzogiorno, con 36,3 miliardi impegnati mentre quelli per il Centro Italia valgono circa 24,8 miliardi e quelli per il Nord 21,6. Si tratta di opere già finanziate per circa 33 miliardi di euro ai quali dovranno essere aggiunte ulteriori risorse europee e nazionali, compreso il Next Generation Eu. I tempi saranno certi, assicura anche il presidente del Consiglio, Mario Draghi: «Sono sicuro che andrete a controllare: il ministro delle Infrastrutture e della mobilità, Enrico Giovannini, ed io, siamo certi delle date e la certezza viene dal fatto che le procedure per le aperture sono state compiute o saranno compiute». I cantieri partiranno subito: secondo le previsioni nel 2021 se ne apriranno 20, 50 nel 2022 e 37 nel 2023. L'impatto occupazionale sarà in media di 68 mila posti all'anno che diventeranno 118 mila nel 2025. Per accelerare i tempi un accordo sindacale ha previsto la possibilità di lavorare 24 ore su 24 e l'avanzamento delle opere sarà monitorato trimestralmente dal ministero. Ai commissari spetterà un'ampia capacità decisionale al di là dei vincoli previsti dal Codice degli appalti e da altre normative, una strada che però si vuole evitare che sia imboccata troppo di frequente. Annunciando presto un nuovo elenco di opere da commissariare che sarà definito entro giugno infatti, Giovannini ha sottolineato che «bisogna ricordare che il commissariamento è un atto straordinario» e che si sta lavorando a interventi normativi e procedurali per ridefinire le regole per la realizzazione delle infrastrutture, a partire già da quelle previste nel Piano nazionale di Ripresa e resilienza. Intanto però il tempo stringe e quindi per garantire la realizzazione di queste 57 infrastrutture è previsto che l'approvazione dei progetti da parte dei commissari, d'intesa con i presidenti delle regioni territorialmente competenti, «sostituisca a effetto di legge ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori», eccezion fatta per i vincoli legati alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici, «per i quali è definita una specifica disciplina». In dettaglio gli investimenti in infrastrutture ferroviarie valgono circa 60,8 miliardi, le strade 10,9, i presidi di pubblica sicurezza 528 milioni, le opere idriche 2,8 miliardi, le infrastrutture portuali 1,7 miliardi, la metropolitana 5,9 miliardi. Tra le opere ferroviarie ci sono le linee alta velocità-alta capacità Brescia-Verona-Padova, Napoli-Bari, Palermo-Catania-Messina; il potenziamento delle linee Orte-Falconara e Roma-Pescara; la chiusura dell'anello ferroviario di Roma; il potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia. Tra le opere stradali principali rientrano: la strada statale Ionica 106; la E 78 Grosseto-Fano; la SS 4 Salaria e la SS 20 del Colle di Tenda; la SS 16 Adriatica; la SS 89 Garganica. I presidi di pubblica sicurezza verranno realizzati a Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone, Napoli,



Bologna, Genova e Milano. Gli altri interventi riguardano l'Acquedotto del Peschiera e numerose dighe in Sardegna, i porti di Genova, Livorno e Palermo, dove sono stati nominati



The Medi Telegraph

Focus

commissari i rispettivi presidenti: Paolo Emilio Signorini (per la diga foranea), Luciano Guerrieri (per la Darsena Europa) e Pasqualino Monti (per il porto di Palermo).